

Hallituksen esitys eduskunnalle lentoliikenteestä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin valtion välillä tehdyn sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyisi Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja Qatarin valtion välisen lentoliikennesopimuksen sekä lain sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Sopimus on sekasopimus, jonka määräykset kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan.

Sopimuksen voimaansaattaminen tukee pääministeri Sanna Marinin hallituksen hallitusohjelman strategista tavoitetta Elinvoimainen Suomi. Sopimus edistää Suomen kilpailukykyä elinkeinoelämän ja yrittäjyyden edellytyksiä parantamalla sekä avaa uusia mahdollisuuksia lentoliikenteelle Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Qatarin välillä.

Sopimuksella avataan lentoliikennemarkkinat Euroopan unionin jäsenvaltioiden ja Qatarin välillä sekä päivitetään EU:n ja Qatarin välisiä lentoja koskevat nykyiset säännöt ja normit. Sopimuksen nojalla kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat tarjota palvelujaan kaupallisten periaatteiden mukaisesti sekä kilpailla tasapuolisilla edellytyksillä yhdenmukaisesti sääntelyä noudattaen. Lisäksi lentoyhtiöiden väliset sopimukset yhteistunnusten käytöstä ja leasingista sallitaan. Kahdenvälisiä liikenneoikeusjärjestelyitä, joita sopimus ei kata, voi edelleen tehdä ja hyödyntää.

Kyseessä on ensimmäinen lentoliikennesopimus EU:n ja Persianlahden maan välillä. Sopimuksella parannetaan yhteyksiä ja edistetään kauppaa, matkailua, investointeja sekä taloudellista ja sosiaalista kehitystä. Sopimuksessa vahvistetaan uusia järjestelyjä Euroopan unionin ja Qatarin väliselle yhteistyölle koskien lentoliikenteen turvallisuutta, ilmailun turvaamista, ilmaliikenteen hallintaa ja ympäristökysymyksiä.

Sopimuksella perustetaan sekakomitea, joka tarkastelee sopimuksen täytäntöönpanoon ja tarvittaessa sopimuksen tulkintaan ja soveltamiseen liittyviä kysymyksiä.

Sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet vahvistavat, että kaikki sopimuksen voimaantulon edellyttämät tarvittavat menettelyt on saatettu päätökseen. Esitykseen sisältyy lakiehdotus sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaan aikaan, kun sopimus tulee voimaan. Valtioneuvoston asetuksella voitaisiin säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ.....	1
PERUSTELUT	3
1 Asian tausta ja valmistelu	3
1.1 Tausta.....	3
1.2 Valmistelu.....	3
2 Sopimuksen tavoitteet.....	4
3 Keskeiset ehdotukset.....	4
4 Esityksen vaikutukset	5
5 Lausuntopalaute.....	5
6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön	6
7 Voimaantulo	10
8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus	10
9 Toimeenpano ja seuranta	10
10 Suhde muihin esityksiin.....	10
11 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus.....	10
LAKIEHDOTUS	14
Laki lentoliikenteestä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin välillä tehdystä sopimuksesta.....	14
SOPIMUSTEKSTI	15
MUUT LIITTEET	62
LIITE I - II.....	62
ANNEX I - II.....	62

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Unionin ulkoiseen ilmailupolitiikkaan kuuluu kattavien, EU-tasoisten lentoliikennesopimusten neuvottelemine silloin, kun on voitu osoittaa tällaisten sopimusten lisäarvo ja taloudelliset hyödyt. EU:n ilmailupolitiikkaa on taustoitettu komission tiedonannoissa ”EU:n ulkoinen ilmailupolitiikka – Tulevat haasteet” (COM(2012) 556 final) ja ”Ilmailustrategia Euroopalle” (COM(2015) 598 final).

Qatar kuuluu nopeimmin kasvaviin EU:n ulkopuolisiin markkinoihin. Lähes kaikki jäsenvaltiot ovat ennen sopimuksen allekirjoittamista jo myöntäneet täysimääräisen markkinoille pääsyn Qatarin kanssa tekemiensä kahdenvälisen lentoliikennesopimusten nojalla. Kahdenvälisissä sopimuksissa ei kuitenkaan ole riittäviä säännöksiä olennaisista seikoista, jotta voitaisiin välttää vapautettujen markkinoiden väärinkäyttö liittyen muun muassa tasapuoliseen kilpailuun, avoimuuteen tai sosiaalisiin kysymyksiin. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin välisen lentoliikennesopimuksen tarkoituksena on erityisesti varmistaa terve kilpailu, syrjimättömyys, avoimuus ja tasapuoliset toimintaedellytykset talouden toimijoiden välillä, avata asteittain markkinat reiteille pääsyn ja kapasiteetin osalta ja parantaa yhteyksiä, mikä hyödyttää kuluttajia ja taloutta.

Suomen ja Qatarin välillä on voimassa oleva kahdenvälinen lentoliikennesopimus (SopS 87/1999). Kahdenvälistä lentoliikennesopimusta voidaan soveltaa ainoastaan siltä osin, kun monenvälinen sopimus ei sisällä määräyksiä samoista asioista. Siten monenvälistä sopimusta sovellettaisiin ensisijaisesti. Monenvälisessä sopimuksessa on kuitenkin erikseen määrätty artiklat, joita suotuisampia kahdenvälisiä sopimusmääräyksiä voidaan syrjimättömin perustein edelleen soveltaa.

1.2 Valmistelu

Sopimuksen valmistelu

Komissio on neuvotellut neuvoston 7 päivänä kesäkuuta 2016 antaman valtuutuksen mukaisesti lentoliikennesopimuksesta Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden ja Qatarin välillä. Neuvotteluohjeissa yleiseksi tavoitteeksi vahvistettiin sellaisen kattavan lentoliikennesopimuksen neuvottelemine, jonka tavoitteena on asteittain ja vastavuoroisesti avata markkinoille pääsy, parantaa sääntelyyn liittyvää yhteistyötä ja sääntelyn lähentämistä sekä varmistaa tasapuolinen kilpailu ja avoimuus. Osapuolet parafoivat neuvotteluohjeiden mukaisesti sopimusluonnoksen 4 päivänä maaliskuuta 2019.

Neuvosto teki päätöksen sopimuksen allekirjoittamisesta 28 päivänä kesäkuuta 2021, ja sopimus allekirjoitettiin Luxemburgissa 18 päivänä lokakuuta 2021.

Kansallinen valmistelu

Neuvotteluista EU-lentoliikennesopimukseksi Qatarin kanssa on annettu eduskunnalle tietoa U-kirjelmällä (U 23/2017 vp). Komission ehdotus neuvoston päätökseksi Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin välisen lentoliikennesopimuksen tekemisestä on annettu eduskunnalle tiedoksi U-jatkokirjeellä (UJ 12/2021 vp).

Hallituksen esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä.

2 Sopimuksen tavoitteet

Sopimuksen keskeisenä sisältönä on varmistaa terve kilpailu, syrjimättömyys, avoimuus ja tasapuoliset toimintaedellytykset talouden toimijoiden välillä, avata asteittain markkinat reiteille pääsyn ja kapasiteetin osalta ja parantaa yhteyksiä. Lentoliikenteen harjoittajille avautuu siten mahdollisuus liikennöidä vapaasti mistä tahansa paikasta Euroopan unionissa Qatarin alueelle sopimuksen sääntelykehyksen puitteissa. Sopimuksen tarkoituksena on muun muassa helpottaa kansainvälisten lentoliikennemahdollisuuksien laajentamista, varmistaa tiukat vaatimukset avointen markkinoiden väärinkäytön estämiseksi ja tuoda näin mahdollisimman suuri hyöty kulluttajille, ilmailun koko arvoketjulle ja työntekijöille.

Siirtymäkauden jälkeen lentoliikenteen harjoittajat voivat liikennöidä matkustaja- ja rahtipalveluja vapaasti mistä tahansa paikasta Euroopan unionissa Qatarin sopimuksen luoman yhtenäisen sääntelykehyksen puitteissa, mikä ei tällä hetkellä ole mahdollista. Ne voivat myös liikennöidä joitakin rahtikuljetuksia edelleen oleviin paikkoihin maantieteellisten ja vuorotiheyttä koskevien rajoitusten puitteissa.

Sopimuksella varmistetaan kaikkien unionin lentoliikenteen harjoittajien kaupalliset mahdollisuudet, jotka liittyvät esimerkiksi maahuolintaan, yhteisiin reittitunnuksiin, intermodaalisuuteen ja mahdollisuuteen vahvistaa hinnat vapaasti. Sopimuksella poistetaan myös unionin lentoliikenteen harjoittajia koskeva vaatimus tehdä yhteistyötä paikallisen järjestäjän kanssa paikallistoimintojen perustamiseksi Qatarin, mikä helpottaa unionin lentoliikenteen harjoittajien liiketoimintamahdollisuuksia Qatarissa.

Sopimuksessa määrätään myös sosiaalisista kysymyksistä samalla tavoin kuin EU:n kansainvälisissä kauppasopimuksissa. Sopimuspuolet sitoutuvat parantamaan sosiaali- ja työvoimapolitiikkaansa kansainvälisten sitoumustensa mukaisesti, joista on sovittu erityisesti Kansainvälisen työjärjestön (ILO) puitteissa. Jäsenvaltioiden nykyisiin kahdenvälisiin lentoliikennesopimuksiin ei sisälly vastaavia säännöksiä. Sopimus rakentuu siten, että keskeiset periaatteet sisältyvät sopimuksen päätekstiin ja liitteissä määrätään teknisluonteisista yksityiskohdista.

Sopimusta on tarkoitus soveltaa väliaikaisesti ennen sen kansainvälistä voimaantuloa.

3 Keskeiset ehdotukset

Esityksessä ehdotetaan, että eduskunta hyväksyy lentoliikenteestä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin välillä tehdyn sopimuksen Suomen osalta. Suomen hyväksyminen on osaltaan edellytys sopimuksen kansainväliselle voimaantulolle. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ehdotetaan saatettavaksi voimaan ehdotukseen sisältyvällä blankettilailla.

Ehdotetun lain 1 §:ssä säädettäisiin, että sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut. Pykälä sisältää tavanomaisen blankettilain säännöksen, jolla saatetaan voimaan lailla ne sopimusmääräykset, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan.

Lain 2 §:ssä säädettäisiin, että sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä soveltamisesta ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa säädetään valtioneuvoston asetuksella.

Lain 3 §:ssä säädettäisiin, että lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Lisäksi säädettäisiin, että valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

4 Esityksen vaikutukset

Lentoliikennesopimuksella mahdollistetaan säännöllinen lentoliikenne mistä tahansa paikasta Euroopan unionissa Qatarin alueelle sekä poistetaan markkinoille pääsyn rajoitteita, kuten unionin lentoliikenteen harjoittajia koskeva vaatimus tehdä yhteistyötä paikallisen järjestäjän kanssa paikallistoimistojen perustamiseksi Qatarin. Rajoitteiden poistaminen edistää osapuolten välistä kauppaa, turismia ja investointeja.

Suorien lentojen määrään Suomen ja Qatarin välillä ei ole odotettavissa muutoksia.

Mikäli matkustajavirroissa tapahtuu merkittäviä muutoksia, markkinoiden avautumisella voi olla vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin ja lentomeluun. Jos matkustajavirrat kasvavat, voivat kasvihuonekaasupäästöt ja lentomelu lisääntyä. Jos liikennevirrat ohjautuvat joustavammin tarkoituksenmukaisempia reittejä, voivat kasvihuonekaasupäästöt ja lentomelu vähentyä.

Esityksellä ei ole vaikutuksia sotilas- ja valtionilmailuun.

Esityksellä ei ole merkittäviä vaikutuksia viranomaisten toimintaan eikä kansallisen tason organisaatio- tai henkilöstövaikutuksia.

5 Lausuntopalaute

Esitysluonnoksesta on pyydetty lausunnot ulkoministeriöltä, oikeusministeriöltä, valtiovarainministeriöltä, Väylävirastolta, Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta sekä lentoliikenneverkoston jäseniltä. Lentoliikenneverkostoon kuuluu edustajia edellä mainittujen tahon lisäksi puolustusministeriöstä, sisäministeriöstä, työ- ja elinkeinoministeriöstä, Suomen pysyvästä edustustosta EU:ssa, Keskuskauppakamarista, Business Finland Oy:stä, Finavia Oy:stä, Rajavartiolaitoksesta, Finnair Oy:stä, Nordic Regional Airlines Oy:stä, Fintrafficilta, Board of Airline Representatives in Finlandista ja Kuluttajaliitto ry:stä. Ulkoministeriö totesi lausunnossaan yhtyvän esitysluonnoksessa esitettyihin näkemyksiin ja kannattavansa sopimuksen hyväksymistä ja voimaansaattamista. Ulkoministeriö esitti lausunnossaan lakitekniisiä korjausehdotuksia esitykseen. Ulkoministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Valtiovarainministeriö esitti lausunnossaan lakitekniisiä korjausehdotuksia ja tarkennuksia. Valtiovarainministeriön esittämät täsmennysehdotukset on otettu huomioon esityksen jatkovalmistelussa.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom totesi lausunnossaan, että virasto on ollut mukana sopimusneuvotteluissa ja sen näkemykset on otettu huomioon jo hallituksen esityksen valmisteluvaiheessa. Virasto totesi kannattavansa esityksen antamista lausuntopyynnön mukaisessa muodossa.

Finnair Oy totesi lausunnossaan tukevansa sopimuksen voimaansaattamista. Lausunnossa todetaan, että sopimuksen lisäarvo on erityisesti toimintaedellytysten tasapuolistaminen ja sääntely-ympäristön harmonisointi.

Puolustusministeriö totesi, että esityksellä ei ole vaikutuksia sotilas- ja valtionilmailuun, eikä sillä näin ollen ole lausuttavaa esitysluonnoksesta. Myös sisäministeriö ilmoitti, että sillä ei ole lausuttavaa esityksestä.

Muilla lausuntopyynnön saaneilla ei ollut lausuttavaa esityksestä.

6 Sopimuksen määräykset ja niiden suhde Suomen lainsäädäntöön

Sopimuksen määräykset perustuvat EU:n sekä Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestö ICAO:n mallilausekkeisiin.

Sopimuksen johdannossa osapuolet toteavat haluavansa tehdä Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälistä siviili-ilmailua koskevaa yleissopimusta täydentävän sopimuksen lentoliikenteestä. Osapuolet toteavat haluavansa edistää tasapuolista kilpailua ja tunnustavat sen, että tietyt tuet voivat vaikuttaa kilpailuun haitallisesti.

1 artikla. *Määritelmät.* Artiklassa määritellään sopimuksessa käytetyt keskeiset käsitteet.

I OSASTO. TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET.

2 artikla. *Oikeuksien myöntäminen.* Artiklan 1 kohdassa määritellään reitit, joilla kumpikin osapuoli sallii toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien harjoittaa liikennettä artiklan 2, 3 ja 4 kohdissa myönnettävin ensimmäisen, toisen, kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksin sekä lisäksi rahtiliikenteessä rajoitetuin viidennen vapauden liikenneoikeuksin. Liikenneoikeuksien käyttöön sovelletaan sopimuksen liitteenä I olevia siirtymämääräyksiä. Artiklan 5 kohdassa kielletään kansainvälisen käytännön mukaisesti kabotaasi eli liikennöinti toisen osapuolen alueella sijaitsevien pisteiden välillä. Säännöllisestä lentoliikenteestä Suomen ja kolmannen maan välillä säädetään liikenteen palveluista annetun (320/2017) lain 13 luvussa.

3 artikla. *Liikennöintiluvat.* Artiklassa määrätään, millä edellytyksin osapuolen toimivaltaisen viranomaisen on myönnettävä liikennöintilupa saatuaan toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupaa koskevan hakemuksen. Liikennöintilupa on annettava mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä edellyttäen, että artiklan alakohdissa määrätyt edellytykset täyttyvät. Suomessa liikennöintiluvat myöntää Liikenne- ja viestintävirasto liikenteen palveluista annetun lain 124 §:n nojalla.

4 artikla. *Luvan epääminen, peruuttaminen kokonaan tai tilapäisesti taikka rajoittaminen.* Artiklassa määrätään tilanteista, joissa osapuolten toimivaltaiset viranomaiset voivat evätä, peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti taikka rajoittaa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintilupia tai teknisiä lupia. Keskeisiä kriteereitä ovat 3 artiklassa määriteltujen liikennöintiluvan edellytysten puuttuminen ja osapuolen alueella sovellettavien lakien tai määräysten rikkominen (6 artikla).

5 artikla. *Omistajuuden ja määräysvallan vapauttaminen.* Artiklassa osapuolet sopivat tarkastelevansa sekakomiteassa lentoliikenteen harjoittajien omistuksen ja määräysvallan vastavaroista vapauttamista sopivana ajankohtana siitä aiheutuvien potentiaalisten hyötyjen perusteella. Tämän tarkastelun perusteella sekakomitea voi 25 artiklan nojalla suositella muutoksia sopimukseen.

6 artikla. *Lakien ja määräysten noudattaminen.* Artiklassa määrätään, että osapuolten lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava toisen osapuolen alueella sovellettavia maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä lakeja ja määräyksiä toisen osapuolen alueelle

tullessaan, siellä ollessaan tai sieltä lähtiessään. Vastaavasti ilma-alusten matkustajiin, miehistöön, matkatavaroihin, rahtiin ja/tai postiin sovelletaan kyseisen osapuolen maahanpääsyä, maassaoloa ja maasta poistumista koskevia lakeja ja määräyksiä. Osapuolten on lisäksi sallittava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien varmistavan, että kuljetettavilla henkilöillä on matkustamiseen vaadittavat matkustusasiakirjat.

7 artikla. *Tasapuolinen kilpailu.* Artiklassa määrätään kilpailuoikeussääntöjen noudattamisesta ja niiden rikkomisesta seuraavista menettelyistä sekä turvataan oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjonnassa.

8 artikla. *Kaupalliset mahdollisuudet.* Artiklassa määrätään osapuolten liikenteenharjoittajien kaupan esteiden poistamisesta. Artiklassa vahvistetaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajille laajat oikeudet lentoliikenteen tarjoamiseen ja myyntiin, mukaan lukien lentoliikenteen harjoittajien oikeus ottaa toisen osapuolen alueella käyttöön lentoliikenteen tarjoamiseen tarkoitettuja myyntipisteitä ilman paikallista ylläpitäjää. (local sponsor) Maahuollinnan osalta artiklassa vahvistetaan lentoliikenteen harjoittajille oikeus hoitaa itse tai tarjota muille maahuolintapalvelujaan sekä valita markkinoilla saatavilla olevista maahuolintaa tarjoavista palveluntarjoajista. Osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin sekä käyttää pintakuljetuksia.

9 artikla. *Tullit.* Artiklassa vapautetaan vastavuoroisuuden perusteella lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset sekä niiden varaosat, varastot ja muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivien ilma-alusten toimintaa tai huoltoa varten, sekä suorassa kauttakulussa olevat matkatavarat ja rahti kansallisista, paikallisista ja Euroopan unionin asettamista tuontirajoituksista, omaisuus- ja pääomaveroista, tulleist, valmisteveroista, tarkastusmaksuista, arvonnäisäverosta (alv) ja muista vastaavista välillisistä veroista sekä muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista. Vapautus ei koske annettujen palvelujen kustannuksiin perustuvia maksuja, tai polttoainetta, jota käytetään osapuolen alueen sisällä liikennöitävien kahden paikan välillä, tai tavaroita, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä osapuolen alueella kahden paikan välillä. Artiklan määräykset eivät vaikuta EU:n jäsenvaltioiden ja Qatarin välisten tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräyksiin

10 artikla. *Käyttömaksut.* Artiklassa määrätään, että lennonvarmistus- ja lennonjohtopalvelujen käytöstä perittävien maksujen on perustuttava kustannuksiin eivätkä ne saa olla syrjiviä. Lentotermien, ilmailun turvaamisen ja niihin liittyviin toimintoihin tarkoitettujen tilojen, laitteiden ja palvelujen käytöstä, lukuun ottamatta maahuolintaa, osapuolet voivat periä kustannuksiin perustuvia maksuja sekä kohtuullisen tuoton, eivätkä maksut saa olla syrjiviä. Käyttömaksujen määrittämisessä on kuultava palveluja käyttäviä lentoliikenteen harjoittajia.

11 artikla. *Lentohinnat ja kuljetusmaksut.* Artiklassa veloitetaan osapuolet antamaan lentoliikenteen harjoittajille vapaus määrätä lentohinnoistaan ja kuljetusmaksuistaan vapaan ja oikeudenmukaisen kilpailun perusteella.

12 artikla. *Tilastot.* Artiklassa määrätään, että osapuolet tekevät sekakomiteassa yhteistyötä tilastotietojen vaihtamiseksi. Kumpikin osapuoli antaa pyynnöstä toiselle osapuolelle lentoliikennettä koskevat saatavilla olevat tilastotiedot, joita voidaan kohtuudella vaatia ja jotka eivät ole luottamuksellisia ja kaupallisesti arkaluonteisia.

II OSASTO. SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ.

13 artikla. Lentoturvallisuus. Artiklassa osapuolet sitoutuvat tarvittaessa lisäämään yhteistyötä onnettomuustutkinnan, sääntelyn kehittämisen ja turvallisuustietojen vaihdon aloilla. Osapuolet kelpuuttavat lentoliikenteen harjoittamiselle välttämättömät voimassa olevat todistukset ja lupakirjat, jotka toinen osapuoli on antanut tai hyväksynyt. Kumpikin osapuoli voi pyytää neuvonpitoa toisen osapuolen noudattamista ja soveltamista turvallisuusstandardeista ja –vaatimuksista. Osapuolet voivat suorittaa asematasotarkastuksia alueellaan olevien toisen osapuolen ilma-aluksille. Lisäksi osapuolet voivat toteuttaa asiaankuuluvia ja välittömiä toimenpiteitä, mikäli ne havaitsevat, että ilmailun turvallisuutta koskevaa sääntelyä ei ole noudatettu. Tästä on kuitenkin viipymättä ilmoitettava toiselle osapuolelle.

14 artikla. Ilmailun turvaaminen. Artiklassa osapuolet sitoutuvat ilmailun turvaamisen korkeimpien vaatimustasojen saavuttamiseen. Osapuolet noudattavat artiklan 2 kohdassa määritellyjä ilmailun turvaamista koskevia kansainvälisiä sopimuksia, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat, sekä 4 kohdan mukaisesti ICAO:n vahvistamia ilmailun turvaamisen standardeja ja menettelytapasuosituksia. Siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta osapuolet toteuttavat ennaltaehkäiseviä toimenpiteitä, minkä lisäksi osapuolet voivat välittömän turvauhkan uhatessa toteuttaa tarpeellisia pitämänsä toimenpiteet, mukaan lukien alueelle pääsemistä koskevat toimet. Osapuolet avustavat toisiaan siviili-ilma-alukseen kohdistuvan tai sitä uhkaavan laittoman haltuunoton tai muun laittoman teon yhteydessä. Mikäli osapuolella on perusteltu syy uskoa toisen osapuolen poikenneen artiklassa määrätyistä ilmailun turvaamista koskevista määräyksistä, osapuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa.

15 artikla. Ilmaliikenteen hallinta. Artiklassa määrätään, että osapuolet tekevät yhteistyötä lennonvarmistuspalveluja koskevissa sääntelykysymyksissä sekä niiden valvonnassa. Lisäksi osapuolet sitoutuvat kannustamaan toimivaltaisia viranomaisiaan ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajiaan yhteistyöhön yhteentoimivuuskysymyksissä sekä edistämään lennonvarmistuspalvelun tarjoajiensa yhteistyötä lentotietojen vaihdossa ja liikennevirtojen koordinoinnissa tehokkuuden optimoimiseksi.

16 artikla. Ympäristö. Artiklassa vahvistetaan osapuolten pyrkimys ilmailun kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ja ilmailun ympäristövaikutusten minimoimiseen.

17 artikla. Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu. Artiklassa määrätään, että lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu määräytyy Montrealin yleissopimuksen mukaisesti.

18 artikla. Kuluttajansuoja. Artiklassa osapuolet sitoutuvat tekemään yhteistyötä kuulemalla toisiaan sekakomiteassa kuluttajien etua koskevissa asioissa suojellakseen kuluttajien etuja lentoliikenteessä.

19 artikla. Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät. Artiklassa vahvistetaan osapuolten velvollisuus turvata tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjien vapaa kilpailu.

20 artikla. Sosiaaliset näkökohdat. Artiklassa vahvistetaan osapuolten sitoutuvan edistämään ja toteuttamaan työelämän perusoikeuksia ilmailun alalla sekä Kansainvälisen työjärjestön (ILO) ihmisarvoista työtä koskevan ohjelman tavoitteita.

III OSASTO. INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET.

21 artikla. Tulkinta ja täytäntöönpano. Artiklassa määrätään, että osapuolten on toteutettava kaikki aiheelliset yleiset ja erityiset toimenpiteet sopimusvelvoitteiden täyttämiseksi, sitoudut-

tava asianmukaisesti ja tavoitteisiinsa nähden oikeasuhteisiin toimenpiteisiin toteuttaessaan sopimuksen mukaisia oikeuksiaan sekä pidättäydyttävä kaikista toimenpiteistä, jotka voivat vaarantaa sopimuksen tavoitteiden toteutumisen.

22 artikla. Sekakomitea. Artiklassa määrätään, että sopimuksen hallinnoinnista ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta vastaamaan perustetaan kummankin osapuolen edustajista muodostuva sekakomitea. Vakiintuneesti sekakomiteassa ovat edustettuina sekä Qatar, Euroopan unioni että jäsenvaltiot. Päätösvalta sekakomiteassa unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu sen mukaisesti, onko kyseessä unionin yksinomaiseen vai jaettuun toimivaltaan liittyvä kysymys. Artiklassa vahvistetaan sekakomitean menettelyä koskevat säännöt sekä sekakomitean tehtävät.

23 artikla. Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely. Artiklassa vahvistetaan sopimuksen soveltamista tai tulkintaa koskevien riitatilanteiden välimiesmenettelyä koskevat menettelytavat. Ellei riitaa saada ratkaistua sekakomiteassa ja elleivät osapuolet toisin sovi, asian ratkaisee kolmijäseninen välityslautakunta.

24 artikla. Suhde muihin sopimuksiin. Artiklassa määrätään, että sopimuksella keskeytetään sellaisten aikaisempien sopimusten ja järjestelyjen soveltaminen osapuolten välillä, joiden kohde on sama. Suomen ja Qatarin välisen aikaisemman lentoliikennesopimuksen tai järjestelyn määräyksiä, jotka koskevat artikloja 2, 3, 8 ja 11, sovelletaan kuitenkin edelleen osana tätä sopimusta, jos ne ovat asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien kannalta edullisempia ja/tai joustavampia.

25 artikla. Muutokset. Artiklassa määrätään, että osapuolet voivat päättää sopimuksen muutoksista 22 artiklan mukaisten neuvottelujen perusteella 29 artiklassa määrätyin ehdoin. Sopimusmuutokset tulevat voimaan kuitenkin vasta sen jälkeen, kun osapuolet ovat saattaneet päätökseen omat tarvittavat sisäiset menettelynsä.

26 artikla. Euroopan unionin uusien jäsenvaltioiden liittyminen. Artiklassa määrätään, että sopimus on avoinna liittymistä varten valtioille, joista on tullut EU:n jäsenvaltioita sopimuksen allekirjoittamispäivän jälkeen.

27 artikla. Irtisanominen. Artiklassa määrätään, että sopimus voidaan irtisanoa ilmoittamalla asiasta toiselle osapuolelle kirjallisesti diplomaattiteitse.

28 artikla. Sopimuksen rekisteröinti. Artiklassa määrätään sopimuksen rekisteröinnistä ICAO:n neuvostossa ja YK:n pääsihteeristössä sopimuksen voimaantulon jälkeen.

29 artikla. Voimaantulo, väliaikainen soveltaminen ja tallettaja. Artiklassa määrätään, että sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen tätä tarkoitusta varten tarvittavien oikeudellisten menettelyjen saattamisesta päätökseen. Osapuolet kuitenkin soveltavat sopimusta väliaikaisesti sovellettavien sisäisten menettelyjensä ja/tai kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti sopimuksen allekirjoituspäivästä.

30 artikla. Todistusvoimaiset tekstit. Sopimus laaditaan kahtena kappaleena Euroopan unionin virallisilla kielillä ja arabian kielellä, ja kukin teksti on yhtä todistusvoimainen.

Liite I. SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET. Liitteessä määrätään siirtymämääräyksistä, jotka koskevat Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Belgiassa, Saksassa, Ranskassa, Italiassa ja Alankomaissa sijaitsevien paikkojen välisten lentojen kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksien

vapauttamista asteittain. Lisäksi liitteessä määrätään viidennen vapauden mukaisten rahtikuljetusten vapauttamisen siirtymäsäännöistä.

Liite II. VIIDENNEN VAPAUDEN LIIKENNEOIKEUKSIEN MAANTIETEELLINEN SOVELLETTAVUUS RAHTIKULJETUKSISSA. Liitteessä määrätään maantieteellisestä soveltamisalasta käytettäessä rahtikuljetuksissa viidennen vapauden liikenneoikeuksia, eli liityntälentoja kolmansiin maihin.

7 Voimaantulo

Ehdotetaan, että esitykseen sisältyvä laki tulee voimaan valtioneuvoston asetuksella säädettävänä ajankohtana samanaikaisesti, kun sopimus tulee voimaan.

Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että lakia sovelletaan väliaikaisesti ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

8 Ahvenanmaan maakuntapäivien suostumus

Sopimus ei sisällä Ahvenanmaan toimivaltaan kuuluvia määräyksiä, sillä Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) 27 §:n 14 kohdan mukaan ilmailu kuuluu valtakunnan lainsäädäntövaltaan.

9 Toimeenpano ja seuranta

Sopimuksen toimeenpanoa seurataan sopimuksen 22 artiklassa tarkoitetussa sekakomiteassa, joka koostuu kummankin osapuolen edustajista.

10 Suhde muihin esityksiin

Samanaikaisesti tämän esityksen kanssa eduskunnan käsiteltäväksi on annettu hallituksen esitykset Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Ukrainan välisen yhteisen ilmailualueita koskevan sopimuksen sekä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Armenian välisen yhteisen ilmailualueita koskevan sopimuksen hyväksymiseksi ja voimaansaattamiseksi. Esitykset eivät ole riippuvaisia toistensa voimaantulosta.

11 Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Toimivallanjako unionin ja jäsenvaltion välillä

Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin yhteistä ilmailualueita koskeva sopimus on sekasopimus. Sekasopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan. Sekasopimuksen määräykset voivat olla sekä yksinomaan unionin toimivaltaan kuuluvia, yksinomaan jäsenvaltion toimivaltaan kuuluvia tai jaettuun toimivaltaan kuuluvia. Eduskunnan hyväksymistoimivalta ei koske perustuslakivaliokunnan tulkin- ja käytännön mukaan sekasopimusten unionin toimivaltaan kuuluvia määräyksiä (PeVL 6/2001 vp). Näin ollen eduskunta hyväksyy sopimuksen perustuslain 94 §:n mukaisesti vain niiltä osin kuin pöytäkirjan määräykset ovat Suomen toimivallassa.

EU:n jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisiä kansainvälisiä lentoliikennesuhteita on perinteisesti säännelty kahdenvälisillä lentoliikennesopimuksilla, niiden liitteillä ja muilla asiaan

liittyvillä kahdenvälisillä ja monenvälisillä järjestelyillä. Euroopan unionin tuomioistuimen antamien ns. Open Skies –tuomioiden (asiat C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 ja C-476/98) mukaan unionilla on yksinomainen toimivalta kahdenvälisten sopimusten tiettyjen kysymysten osalta. Tuomioiden johdosta kaikki jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden nykyiset kahdenväliset sopimukset, joihin sisältyy unionin oikeuden vastaisia määräyksiä, on muutettava tai korvattava uusilla, unionin oikeuden mukaisilla sopimuksilla. Tuomiot merkitsivät myös lentoliikennesopimusten tekemistä yhä enenevässä määrin unionin ja kolmannen maan kesken. Tuomioiden mukaan lentoliikennettä on pidettävä unionin yhteistä etua koskevana alana.

Sopimuksen kattamista aloista säädetään kansallisesti ilmailulaissa (864/2014), liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017), Liikenne- ja viestintävirastosta annetussa laissa (935/2018), lentoasemaverkosta ja maksuista annetussa laissa (210/2011), kuluttajansuojalaissa (38/1978) ja matkapalveluyhdistelmistä annetussa laissa (901/2017). Lait täydentävät laaja-alaista EU-sääntelyä. Euroopan unionin tuomioistuin on katsonut, että unionilla on yksinomainen toimivalta tiettyjen lentoliikennesopimuksiin liittyvien kysymysten osalta. Unionin sääntely sopimuksen kattamalla alalla on varsin laajaa. Koska sopimusten kohteena oleva asia kuuluu osittain unionin ja osittain jäsenvaltioiden toimivaltaan, Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat antaneet asetuksen (EY) N:o 847/2004 jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisten lentoliikennesopimusten neuvottelemisesta ja täytäntöönpanosta (jäljempänä ulkosuhdeasetus). Asetuksella on perustettu jäsenvaltioiden ja komission välinen yhteistyömenettely sen varmistamiseksi, että jäsenvaltioiden kolmansien maiden kanssa tekemät kahdenväliset lentoliikennesopimukset ovat sopusoinnussa unionin lainsäädännön kanssa.

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen artiklat kuuluvat Euroopan unionin toimivaltaan seuraavilta osin: 1 artiklassa (Määritelmät) on sekä jäsenvaltioiden että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia artikloita koskevia käsitteitä, 2 artikla (Oikeuksien myöntäminen), 5 artikla (Omistajuuden ja määräysvallan vapauttaminen), 6 artikla (Lakien ja määräysten noudattaminen) siltä osin kuin kyseessä on EU-sääntely, 7 artikla (Tasapuolinen kilpailu), 8 artikla (Kaupalliset mahdollisuudet), 9 artikla (Tullit) siltä osin kuin se koskee tulleeja, 10 artikla (Käyttömaksut), 11 artikla (Lentohinnat ja kuljetusmaksut), 12 artikla (Tilastot), 13 artikla (Lentoturvallisuus), 14 artikla (Ilmailun turvaaminen), 15 artikla (Ilmaliikenteen hallinta), 16 artikla (Ympäristö), 17 artikla (Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu), 18 artikla (Kuluttajansuoja), 19 artikla (Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät), 20 artikla (Sosiaaliset näkökohdat), liite 1 (Siirtymäsäännökset) ja liite 2 (Viidennen vapauden liikenneoikeuksien maantieteellinen sovellettavuus rahtikuljetuksissa).

Hallituksen käsityksen mukaan sopimuksen määräykset kuuluvat jäsenvaltioiden toimialaan seuraavasti: 1 artiklassa (Määritelmät) on sekä jäsenvaltioiden että Euroopan unionin toimivaltaan kuuluvia artikloita koskevia käsitteitä, 3 artikla (Liikennöintiluvat), 4 artikla (Luvan epäminen, peruuttaminen kokonaan, peruuttaminen tilapäisesti ja rajoittaminen), 6 artikla (Lakien ja määräysten noudattaminen) siltä osin kuin kyseessä on kansallinen sääntely sekä 9 artikla (Tullit) siltä osin kuin se koskee veroja. Institutionaalisia järjestelyjä koskevat 21 artikla (Tullinkinta ja täytäntöönpano), 22 artikla (Sekakomitea), 23 artikla (Riitojen ratkaisu ja välimiesmenettely), 24 artikla (Suhde muihin sopimuksiin), 25 artikla (Muutokset), 26 artikla (Euroopan unionin uusien jäsenvaltioiden liittyminen), 27 artikla (Irtisanominen), 28 artikla (Sopimuksen rekisteröinti), 29 artikla (Voimaantulo, väliaikainen soveltaminen ja tallettaja) ja 30 artikla (Todistusvoimaiset tekstit) koskevat valtion suvereniteettia ja kuuluvat näin ollen Suomen toimivaltaan.

Eduskunnan suostumuksen tarpeellisuus

Sopimuksessa ei ole määräyksiä siitä, miten toimivalta unionin ja jäsenvaltioiden kesken jakautuu. EU-lainsäädännön myötä unionin toimivalta lentoliikenneasioissa on käynyt varsin laajaksi. Valtaosa lentoliikennettä koskevasta lainsäädännöstä on annettu unionin asetuksina. Siltä osin kuin on annettu EU-asetuksia, on jäsenvaltioiden kansallinen toimivalta rajautunut lähinnä siihen kuinka jäsenvaltio järjestää asetusten kulloinkin edellyttämät julkiset hallintotohtävät.

Sopimusmääräykset on luettava lainsäädännön alaan kuuluviksi, 1) jos määräys koskee jonkin perustuslaissa turvatuksen perusoikeuden käyttämistä tai rajoittamista, 2) jos määräys muutoin koskee yksilön oikeuksien tai velvollisuuksien perusteita, 3) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on perustuslain mukaan säädettävä lailla, taikka 4) jos määräyksen tarkoittamasta asiasta on voimassa lain säännöksiä tai 5) siitä on Suomessa vallitsevan käsityksen mukaan säädettävä lailla. Sillä onko määräys ristiriidassa tai sopusoinnussa Suomessa lailla annetun säännöksen kanssa ei ole merkitystä (PeVL 11, 12 ja 45/2000 vp). Institutionaaliset määräykset ovat kansainvälinen käytäntö sopimuksissa, eivätkä ole ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp).

Seuraavassa käsitellään Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin valtion välisen lentoliikennesopimuksen artikloja siltä osin kuin ne hallituksen käsityksen mukaan kuuluvat jäsenvaltion toimivaltaan ja Suomessa lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 1 artiklassa on määritelty sopimuksessa käytetyt käsitteet. Sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvien aineellisten sopimusmääräysten sisältöön ja soveltamiseen välillisesti vaikuttavat määräykset kuuluvat perustuslakivaliokunnan tulkintakäytännön mukaan lainsäädännön alaan (PeVL 6/2001 vp ja PeVL 24/2001 vp). Sopimuksen 1 artiklan määräykset kuuluvat siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 3 artiklassa määrätään liikennöintilupien myöntämisestä ja 4 artiklassa määrätään niiden eväämisestä ja peruttamisesta. Liikennöintilupien myöntämisestä ja peruuttamisesta säädetään liikenteen palveluista annetun lain 13 luvussa. Artiklan määräykset ovat Suomen toimivallassa ja kuuluvat lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 6 artiklassa määrätään lakien ja määräysten noudattamisesta. Artiklassa määrätään yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista ja se kuuluu siten lainsäädännön alaan.

Sopimuksen 9 artiklassa määrätään veroja, tulleja ja maksuja koskevista vapautuksista. Perustuslain 81 §:n mukaan valtion veroista ja maksuista säädetään lailla. Artiklan määräykset kuuluvat lainsäädännön alaan siltä osin kuin siinä määrätään veroista ja maksuista. Tullit kuitenkin kuuluvat Euroopan unionin yksinomaiseen toimivaltaan.

Sopimuksen 23 artikla koskee riitojen ratkaisemista ja välimiesmenettelyä. Välimiesmenettelyssä voi tulla ratkaistuiksi myös lainsäädännön alaan kuuluvia määräyksiä koskevia kysymyksiä, ja määräyksen on katsottava siten kuuluvan lainsäädännön alaan. Oikeudellisesti sitovien ratkaisumenettelyiden voidaan katsoa jossain määrin koskevan Suomen perustuslain mukaista valtion täysivaltaisuutta, vaikka se ei kansainväliseen yhteistoimintaan luonnostaan kuuluvana seikkana olekaan ristiriidassa nykyaikaisen täysivaltaisuuskäsityksen kanssa (ks. PeVL 10/1998 vp). Riitojen ratkaisua koskevat sopimusmääräykset eivät ole hallituksen arvion mukaan ongelmallisia Suomen täysivaltaisuuden kannalta eivätkä vaikuta sopimuksen käsittelyjärjestykseen.

Koska sopimus ei sisällä määräyksiä, jotka koskisivat perustuslakia sen 94 §:n 2 momentissa tai 95 §:n 2 momentissa tarkoitetulla tavalla, sopimus voidaan hallituksen käsityksen mukaan

hyväksyä äänten enemmistöllä ja ehdotus sen voimaansaattamislainsäädännön sääntämisen järjestyksessä.

1. ponsi

Edellä olevan perusteella ja perustuslain 94 §:n mukaisesti esitetään, että eduskunta hyväksyisi lentoliikenteestä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin välillä Luxemburgissa 18.10.2021 tehdyn sopimuksen siltä osin kuin se kuuluu Suomen toimivaltaan.

2. ponsi Koska sopimus sisältää määräyksiä, jotka kuuluvat lainsäädännön alaan, annetaan samalla eduskunnan hyväksyttäväksi seuraava lakiehdotus:

Lakiehdotus

Laki

lentoliikenteestä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin välillä tehdystä sopimuksesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

1 §

Lentoliikenteestä Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden sekä Qatarin valtion välillä Luxemburgissa 18 päivänä lokakuuta 2021 tehdyn sopimuksen lainsäädännön alaan kuuluvat määräykset ovat lakina voimassa sellaisina kuin Suomi on niihin sitoutunut.

2 §

Sopimuksen muiden kuin lainsäädännön alaan kuuluvien määräysten voimaansaattamisesta sekä soveltamisesta ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa säädetään valtioneuvoston asetuksella.

3 §

Tämän lain voimaantulosta säädetään valtioneuvoston asetuksella. Valtioneuvoston asetuksella voidaan säätää, että tätä lakia sovelletaan ennen sopimuksen kansainvälistä voimaantuloa.

Helsingissä 24.2.2022

Pääministeri

Sanna Marin

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka

Sopimusteksti

**EUROOPAN UNIONIN JA SEN JÄSEN-
VALTIOIDEN JA QATARIN VALTION
VÄLI-NEN LENTOLIIKENNESOPIMUS
BELGIAN KUNINGASKUNTA, BULGA-
RIAN TASAVALTA, TŠEKKIN TASA-
VALTA, TANSKAN KUNINGASKUNTA,
SAKSAN LIITTOTASAVALTA, VIRON
TASAVALTA, IRLANTI, HELLEENIEN
TASAVALTA, ESPANJAN KUNINGAS-
KUNTA, RANSKAN TASAVALTA,
KROATIAN TASAVALTA, ITALIAN TA-
SAVALTA, KYPROKSEN TASAVALTA,
LATVIAN TASAVALTA, LIETTUAN TA-
SAVALTA, LUXEMBURGIN SUUR-
HERTTUAKUNTA, UNKARI, MALTA,
ALANKOMAIDEN KUNINGASKUNTA,
ITÄVALLAN TASAVALTA, PUOLAN
TASAVALTA, PORTUGALIN TASA-
VALTA, ROMANIA, SLOVENIAN TASA-
VALTA, SLOVAKIAN TASAVALTA,
SUOMEN TASAVALTA, RUOTSIN KU-
NINGASKUNTA,**

jotka ovat Euroopan unionista tehdyn sopi-
muksen ja Euroopan unionin toiminnasta
tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'EU:n pe-
russopimukset', osapuolia ja Euroopan unio-
nin jäsenvaltioita, jäljempänä yhdessä 'EU:n
jäsenvaltiot' tai yksittäin 'EU:n jäsenvaltio',
ja

EUROOPAN UNIONI,

sekä

QATARIN VALTIO, jäljempänä 'Qatar',

jäljempänä yhdessä 'osapuolet'

Qatar ja EU:n jäsenvaltiot Chicagossa 7 päi-
vänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi
avatus kansainvälistä siviili-ilmailua koske-
van yleissopimuksen osapuolina yhdessä
Euroopan unionin kanssa,

**THE KINGDOM OF BELGIUM, THE RE-
PUBLIC OF BULGARIA, THE CZECH
REPUBLIC, THE KINGDOM OF DEN-
MARK, THE FEDERAL REPUBLIC OF
GERMANY, THE REPUBLIC OF ESTO-
NIA, IRELAND, THE HELLENIC RE-
PUBLIC, THE KINGDOM OF SPAIN,
THE FRENCH REPUBLIC, THE REPUB-
LIC OF CROATIA, THE ITALIAN RE-
PUBLIC, THE REPUBLIC OF CYPRUS,
THE REPUBLIC OF LATVIA, THE RE-
PUBLIC OF LITHUANIA, THE GRAND
DUCHY OF LUXEMBOURG, HUN-
GARY, THE REPUBLIC OF MALTA,
THE KINGDOM OF THE NETHER-
LANDS, THE REPUBLIC OF AUSTRIA,
THE REPUBLIC OF POLAND, THE
PORTUGUESE REPUBLIC, ROMANIA,
THE REPUBLIC OF SLOVENIA, THE
SLOVAK REPUBLIC, THE REPUBLIC
OF FINLAND, THE KINGDOM OF SWE-
DEN,**

contracting parties to the Treaty on Euro-
pean Union and the Treaty on the Function-
ing of the European Union, hereinafter re-
ferred to collectively as "EU Member
States" or individually as "EU Member
State", and

the EUROPEAN UNION, hereinafter re-
ferred to as "Union",

of the one part, and

THE STATE OF QATAR, hereinafter re-
ferred to as "Qatar",

of the other part,

hereinafter jointly referred to as the "Par-
ties", the EU Member States and Qatar, be-
ing parties to the Convention on Interna-
tional Civil Aviation, opened for signature
at Chicago on 7 December 1944, together
with the Union,

HALUAVAT huolehtia lentoliikenteeseen liittyvistä eduistaan pyrkien tiivistämään osapuolten poliittisia ja taloudellisia suhteita,

TUNNUSTAVAT toimivien lentoliikenneyhteyksien merkityksen kaupankäynnin, matkailun, investointien sekä taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen edistämisessä,

HALUAVAT lisätä lentoliikennettä ja edistää sellaista kansainvälistä ilmailujärjestelmää, joka perustuu lentoliikenteen harjoittajien syrjimättömyyteen ja oikeudenmukaisuuteen ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla,

HALUAVAT varmistaa, että lentoliikenne on mahdollisimman turvallista ja turvattua, ja vahvistavat suhtautuvansa erityisen huolestuneesti ilma-aluksiin kohdistuviin tekoihin tai uhkiin, jotka vaarantavat ihmisten tai omaisuuden turvallisuuden ja vaikuttavat kielteisesti lentotoimintaan sekä heikentävät matkustajien luottamusta siviili-ilmailun turvallisuuteen,

OTTAVAT HUOMIOON Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälistä siviili-ilmailua koskevan yleissopimuksen,

PYRKIVÄT MÄÄRÄTIEETOISESTI maksimoimaan hyödyt, jotka on mahdollista saada sääntelyllisestä yhteistyöstä,

TUNNUSTAVAT, että kilpailuun perustuvasta lentoliikenteestä ja elinkelpoisesta ilmailuteollisuudesta voidaan saada merkittäviä hyötyjä,

HALUAVAT edistää tasapuolista kilpailua ja tunnustavat sen, että tuet voivat vaikuttaa kilpailuun haitallisesti ja vaarantaa tämän sopimuksen perustavoitteet, sekä sen, etteivät mahdolliset hyödyt välttämättä toteudu ilman lentoliikenteen harjoittajien tasapuolisia kilpailuhenkisiä toimintaedellytyksiä,

AIKOVAT tavoitella osapuolten välisten voimassa olevien sopimusten ja järjestelyjen muodostamissa puitteissa markkinoille pääsyn avaamista ja mahdollisimman suuria

DESIRING to promote their interests in respect of air transport as a means of contributing to closer political and economic relations between the Parties,

RECOGNISING the importance of efficient air transport connectivity in promoting trade, tourism, investment and economic and social development,

DESIRING to enhance air services and to promote an international aviation system based on non-discrimination and fair and equal opportunity for air carriers to compete,

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in air transport and affirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of aircraft and undermine the confidence of the travelling public in the safety of civil aviation,

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944,

DETERMINED to maximise the potential benefits of regulatory cooperation,

ACKNOWLEDGING the important potential benefits that may arise from competitive air services and viable air transport industries,

DESIRING to foster fair competition, recognising that certain subsidies may adversely affect competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement and recognising that, where there is no competitive level playing field for air carriers, potential benefits may not be realised,

INTENDING to build upon the framework of existing agreements and arrangements between them with the aim of opening access

hyötyjä matkustajille, rahdinantajille, lento-
liikenteen harjoittajille ja lentoasemille sekä
niiden työntekijöille, yhteisöille ja muille
välillisiä hyötyjä saaville,

VAHVISTAVAT ympäristönsuojelun mer-
kityksen kansainvälisen ilmailupolitiikan
kehittämiseksi ja täytäntöönpanolle,

VAHVISTAVAT tarpeen toteuttaa kiireisiä
toimia ilmastomuutokseen puuttumiseksi ja
jatkaa yhteistyötä kasvihuonekaasupäästöjen
vähentämiseksi ilmailualalla johdonmukai-
sella tavalla asiaa koskevien kansainvälisten
velvoitteidensa kanssa, mukaan lukien Kan-
sainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO)
välineet,

KOROSTAVAT, että on tärkeää suojella
kuluttajien etuja ja tehdä yhteistyötä kulutta-
jansuojan korkean tason saavuttamiseksi,

TOTEAVAT, ettei kaupallisten mahdolli-
suuksien lisäämisellä ole tarkoitus heikentää
työhön tai työelämään liittyviä osapuolten
normeja ja että on tärkeää tarkastella tämän
sopimuksen vaikutuksia työvoimaan, työllis-
yyteen ja työehtoihin, sekä tunnustavat nii-
den etujen merkityksen, joita on saavutetta-
vissa, kun avoimilta ja kilpailuun perustu-
vilta markkinoilta saatavat merkittävät ta-
loudelliset hyödyt yhdistetään korkeatasoi-
siin työelämän normeihin,

TOTEAVAT haluavansa tutkia tapoja pa-
rantaa pääoman saantia ilmailun alalla lento-
liikenteen kehittämiseksi edelleen,

HALUAVAT tehdä edellä mainittua yleis-
sopimusta täydentävän sopimuksen lentoli-
kenteestä,

OVAT SOPINEET SEURAAVAA:

1 ARTIKLA **Määritelmät**

Ellei toisin mainita, tässä sopimuksessa tar-
koitetaan

to markets and maximising benefits to pas-
sengers, shippers, air carriers and airports
and their employees, communities and oth-
ers benefiting indirectly,

AFFIRMING the importance of protecting
the environment in developing and imple-
menting international aviation policy,

AFFIRMING the need for urgent actions to
address climate change and for continued
cooperation to reduce greenhouse gas emis-
sions in the aviation sector, in a manner con-
sistent with their international obligations on
this matter, including those set out in instru-
ments of the International Civil Aviation Or-
ganization (ICAO),

AFFIRMING the importance of protecting
the interests of consumers and of cooperat-
ing to achieve a high level of consumer pro-
tection,

RECOGNISING that increased commercial
opportunities are not intended to undermine
their labour or labour-related standards and
reaffirming the importance of considering
the effects of this Agreement on labour, em-
ployment and working conditions, and the
benefits that arise when the significant eco-
nomic gains from open and competitive
markets are combined with high labour
standards,

NOTING the desire to explore ways to facil-
itate better access to capital for the air
transport industry in order to further develop
air transport,

DESIRING to conclude an agreement on air
transport, supplementary to the Convention
on International Civil Aviation,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1 **Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless
otherwise stated, the following definitions
apply:

1. 'sopimuksella' tätä sopimusta, sen liitteitä sekä niiden muutoksia;
 2. 'lentoliikenteellä' yleisölle tarjottua matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja postin kuljettamista ilma-aluksella joko erikseen tai yhdessä maksua tai muuta korvausta vastaan, reitti- ja tilauslentoliikenne mukaan luettuina;
 3. 'kansalaisuutta koskevalla selvityksellä' sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittaja, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla, täyttää tämän sopimuksen 3 artiklassa esitetyt omistusta, tosiasiallista määräysvaltaa ja päätoimipaikkaa koskevat vaatimukset;
 4. 'toimivaltaisilla viranomaisilla' valtion virastoja tai yksiköitä, jotka vastaavat tästä sopimuksesta johtuvien hallinnollisten tehtävien toteuttamisesta;
 5. 'tietokonepohjaisella paikanvarausjärjestelmällä' tai 'TPJ:llä' tietokonepohjaista järjestelmää, jossa on tietoja muun muassa useamman kuin yhden lentoliikenteen harjoittajan reiteistä ja aikatauluista, vapaista paikoista ja kuljetusmaksuista ja paikanvaraus- tai lipunkirjoitustoiminnot tai ilman tällaisia toimintoja, sikäli kuin tilaajat voivat käyttää joitakin tai kaikkia näistä palveluista. Tässä sopimuksessa 'TPJ:n' katsotaan käsittävän myös maailmanlaajuiset jakelujärjestelmät eli GDS-järjestelmät siltä osin kuin niihin sisältyy lentoliikennetuotteita;
 6. 'yleissopimuksella' Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua Kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan luettuina:
 a) kaikki yleissopimuksen muutokset, jotka ovat tulleet voimaan yleissopimuksen 94 artiklan a kohdan mukaisesti ja jotka sekä Qatar että yksi tai useampi EU:n jäsenvaltio on ratifioinut ja jotka ovat käsiteltävänä olevan asian kannalta olennaisia; ja
 b) kaikki yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt yleissopimuksen liitteet tai niiden muutokset, sillä edellytyksellä, että liitteet tai muutokset ovat voimassa sekä Qatarissa että yhdessä tai useammassa EU:n jäsenvaltiossa ja että ne ovat käsiteltävänä olevan kysymyksen kannalta olennaisia;
 7. 'syrjinnällä' kaikenlaista erilaiseen asemaan asettamista ilman objektiivisia perusteita;

(1) "Agreement" means this Agreement, any annexes to it, and any amendments thereto;
 (2) "air transport" means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, including scheduled and non-scheduled air services;
 (3) "citizenship determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement satisfies the requirements set out in Article 3 regarding its ownership, effective control, and principal place of business;
 (4) "competent authorities" means the government agencies or entities responsible for the administrative functions under this Agreement;
 (5) "computerised reservation system" or "CRS" means a computerised system containing information about, inter alia, schedules, availability and fares, of more than one air carrier, with or without facilities to make reservations or issue tickets, to the extent that some or all of these services are made available to subscribers. It shall be understood to include global distribution systems (GDSs), insofar as these contain air-transport products;
 (6) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:
 (a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Qatar and the EU Member State or EU Member States as is relevant to the issue in question; and
 (b) any annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Qatar and the EU Member State or EU Member States as is relevant to the issue in question;
 (7) "discrimination" means differentiation of any kind without objective justification;

8. 'lentohinnoilla' hintoja, jotka maksetaan lentoliikenteen harjoittajille tai heidän edustajilleen taikka muille lipunmyyjille matkustajien kuljettamisesta lentoliikenteessä (mitkä tahansa siihen liittyvät liikennemuodot mukaan luettuina), sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan lukien edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot;

9. 'vaatimustenmukaisuutta koskevalla selvityksellä' sen toteamista, että lentoliikenteen harjoittajalla, joka haluaa harjoittaa lentoliikennettä tämän sopimuksen nojalla, on riittävä vakavaraisuus ja riittävästi johtamisosaamista tällaisen liikenteen harjoittamiseen ja se pystyy noudattamaan tällaisen liikenteen harjoittamista sääteleviä lakeja, määräyksiä ja vaatimuksia;

10. 'kaikilla kustannuksilla' tarjotuista palveluista aiheutuvia kustannuksia mukaan luettuina kohtuulliset hallinnolliset yleiskulut;

11. 'kansainvälisellä lentoliikenteellä' lentoliikennettä vähintään kahden valtion alueen yläpuolisessa ilmatilassa;

12. 'osapuolilla' Qatarina sekä Euroopan unionia ja sen jäsenvaltioita;

13. 'päätoimipaikalla' lentoliikenteen harjoittajan pääkonttoria tai rekisteröityä toimipaikkaa sen osapuolen alueella, jossa lentoliikenteen harjoittajan keskeiset taloudelliset toiminnot ja lentotoiminnan valvonta, lentokelpoisuuden hallinta mukaan lukien, tapahtuvat;

14. 'kuljetusmaksuilla' hintoja, jotka maksetaan rahdin kuljettamisesta lentoliikenteessä (mitkä tahansa siihen liittyvät liikennemuodot mukaan luettuina), sekä edellytyksiä, joilla kyseisiä hintoja sovelletaan, mukaan lukien edustajapalvelujen ja muiden lisäpalvelujen palkkiot ja ehdot;

15. 'omahuolinnalla' tilannetta, jossa lentotaseaman käyttäjä huolehtii yhden tai useamman maahuolinta-alan palvelun suorittamisesta itselleen tekemättä sopimusta kolmannen osapuolen kanssa näiden palvelujen

(8) "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union;

(9) "fares" means the prices to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers on air services (including any other mode of transport in connection therewith) and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services;

(10) "fitness determination" means a finding that an air carrier proposing to operate air services under this Agreement has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise to operate such services and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements that govern the operation of such services;

(11) "full cost" means the cost of service provided plus a reasonable charge for administrative overhead;

(12) "international air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;

(13) "principal place of business" means the head office or registered office of an air carrier in the territory of a Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;

(14) "rates" means the prices to be paid for the carriage of cargo on air services (including any other mode of transport in connection therewith) and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services;

(15) "self-handling" means a situation in which an airport user directly provides for himself one or more categories of ground handling services and concludes no contract of any description with a third party for the provision of such services. For the purposes

suorittamisesta. Tässä määritelmässä lento-aseman käyttäjiä ei pidetä toisiinsa nähden kolmansina osapuolina, jos

a) yhdellä on osake-enemmistö toisesta, tai
b) molempien osake-enemmistö on saman tahon hallussa;

16. 'Qatarin tai EU:n jäsenvaltion talouden vakavalla häiriöllä' poikkeuksellista, (joko lyhyen tai pitkän aikavälin) tilapäistä ja merkittävää kriisiä, joka vaikuttaa Qatarin tai EU:n jäsenvaltion koko talouteen eikä ainoastaan johonkin tiettyyn alueeseen tai toimialaan;

17. 'ilman kaupallista tarkoitusta tapahtuvalla laskulla' muussa tarkoituksessa kuin lentoliikenteen matkustajien, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin ottamiseksi taikka jättämiseksi suoritettavaa laskua;

18. 'tuella' hallituksen tai minkä tahansa muun julkisyhteisön millä tahansa tasolla myöntämää rahoitusta, mukaan lukien I. varojen suora siirto ja varojen taikka vastuiden mahdollinen suora siirto;

II. menetetyt tai kantamatta jääneet tulot, jotka muuten olisi maksettava;

III. muiden tavaroiden tai palvelujen kuin yleisen infrastruktuurin tarjoaminen taikka tavaroiden tai palvelujen hankinta; tai

IV. maksut rahoitusmekanismiin tai yksityisen elimen valtuuttaminen tai määrääminen suorittamaan yksi tai useampi i, ii ja iii alakohtaisissa mainituista, tavanomaisesti valtiolle tai muulle julkisyhteisölle kuuluvista tehtävistä, kun kyseinen käytäntö ei tosiasiallisesti eroa valtioiden tavanomaisesti noudattamista käytännöistä, ja joka oikeudellisesti tai tosiasiallisesti rajoittuu tiettyihin lentoliikenteen harjoittajiin ja josta koituu etua lentoliikenteen harjoittajalle tai harjoittajille. Hallituksen tai muun julkisyhteisön toteuttamasta taloudellisesta tukitoimesta ei katsota koituvan etua, jos yksityinen markkinatoimija olisi kaupallisista syistä toteuttanut saman taloudellisen tukitoimen;

19. Qatarin valtion osalta 'alueella' on sama merkitys kuin yleissopimuksen 2 artiklassa. Euroopan unionin ja sen jäsenvaltioiden osalta 'alueella' tarkoitetaan Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen soveltamisalaan kyseisissä sopimuksissa määrättyin

of this definition, among themselves airport users shall not be deemed to be third parties where:

(a) one holds the majority in the other, or
(b) a single body has a majority holding in each;

(16) "serious disturbance in the economy" means an exceptional, temporary (either short- or long-term) and significant crisis which affects the whole economy of an EU Member State or Qatar rather than a specific region or economic sector;

(17) "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on board or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transport;

(18) "subsidy" means any financial contribution granted by the government or any other public body at any level, including:

(a) the direct transfer of funds and the potential direct transfer of funds or liabilities;

(b) the foregoing or non-collection of revenue that is otherwise due;

(c) the provision of goods or services other than general infrastructure, or the purchase of goods or services; or

(d) the making of payments to a funding mechanism or entrustment or direction to a private body to carry out one or more of the functions referred to in points (a), (b) and (c) which would normally be vested in the government or other public body and the practice in no real sense differs from practices normally followed by governments, which is limited, de jure or de facto, to certain air carriers and confers a benefit to an air carrier or carriers. No benefit is deemed to be conferred by a financial intervention carried out by a government or other public body if a private market operator driven by commercial considerations would have carried out the same financial intervention;

(19) "territory", for Qatar, has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; for the Union and the EU Member States, it means the land territory, internal waters and territorial sea of the EU Member States to which the EU Treaties apply and under the

edellytyksin kuuluvien jäsenvaltioiden maa-aluetta, sisävesiä ja aluemerta sekä niiden yläpuolella olevaa ilmatilaa;
20. "käyttömaksulla" lentoliikenteen harjoittajilta perittäviä maksuja lentoasemien laitteiden ja palvelujen käytöstä sekä lentoasemien ympäristönsuojeluun, lennonvarmistukseen tai ilmailun turvaamiseen liittyvien laitteiden tai palvelujen käytöstä, oheispalvelut ja -laitteet mukaan luettuina.

conditions laid down therein, and the air space above them;

(20) "user charge" means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services, including related services and facilities.

I OSASTO TALOUDELLISET MÄÄRÄYKSET 2 ARTIKLA Oikeuksien myöntäminen

TITLE I ECONOMIC PROVISIONS Article 2 Grant of rights

Reitit

1. Kumpikin osapuoli sallii toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien harjoittaa liikennettä seuraavilla reiteillä:

- a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajille: Qatarissa sijaitsevat paikat – välillä olevat paikat – Euroopan unionissa sijaitsevat paikat – edelleen olevat paikat
- b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille:

Euroopan unionissa sijaitsevat paikat – välillä olevat paikat – Qatarissa sijaitsevat paikat – edelleen olevat paikat
Edellä tarkoitettujen reittien osalta "paikoilla" tarkoitetaan yhtä tai useampaa paikkaa;

"Euroopan unionissa sijaitsevilla paikoilla" tarkoitetaan samassa EU:n jäsenvaltiossa tai EU:n eri jäsenvaltioissa sijaitsevaa yhtä tai useampaa paikkaa joko erikseen tai yhdessä ja missä tahansa tietyssä järjestyksessä.

1. Each Party shall permit the air carriers of the other Party to operate on the routes specified hereunder:

- (a) for air carriers of Qatar: any points in Qatar – any intermediate points – any points in the Union – any points beyond;
- (b) for air carriers of the Union:

any points in the Union – any intermediate points – any points in Qatar – any points beyond.

For the purpose of the application of the route schedule above:

— "any points" means one or more points;

— "any points in the Union" means one or more points within the same EU Member State or in different EU Member States, either separately or in combination, in any particular order.

Liikenneoikeudet

2. Kumpikin osapuoli myöntää toiselle osapuolelle seuraavat oikeudet, joiden mukaisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä syrjimättömyyden pohjalta:

- a) oikeus lentää laskeutumatta toisen sopimuspuolen alueen yli;
- b) oikeus laskeutua toisen osapuolen alueelle ilman kaupallista tarkoitusta;

2. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transport activities by the air carriers of the other Party on a non-discriminatory basis:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;

c) oikeus harjoittaa kansainvälistä säännöllistä lentoliikennettä ja tilauslentoliikennettä kuljettaen pelkästään matkustajia, matkustajia ja rahtia yhdessä ja pelkästään rahtia:

i) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien osalta oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Euroopan unionissa sijaitsevien paikkojen välillä

a) kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksin ilman reitti-, kapasiteetti- ja/tai vuororajoituksia; ja

b) viidennen vapauden liikenneoikeuksin rahtikuljetuksissa Euroopan unionin ja liitteessä 2 olevassa 1 osassa lueteltujen edelleen olevien paikkojen välillä edellyttäen, että viidennen vapauden liikenneoikeuksia käytetään enintään seitsemän (7) viikoittaista vuoroa EU:n jäsenvaltiota kohti;
ii) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta oikeus harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä Euroopan unionissa sijaitsevien paikkojen ja Qatarissa sijaitsevien paikkojen välillä

a) kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksin ilman reitti-, kapasiteetti- ja/tai vuororajoituksia; ja

b) viidennen vapauden liikenneoikeuksin rahtikuljetuksissa Qatarin ja liitteessä 2 olevassa 2 osassa lueteltujen edelleen olevien paikkojen välillä edellyttäen, että viidennen vapauden liikenneoikeuksia käytetään enintään seitsemän (7) viikoittaista vuoroa EU:n jäsenvaltiota kohti.

Näiden liikenneoikeuksien käyttöön sovelletaan tämän sopimuksen liitteessä 1 olevia siirtymämääräyksiä; ja

Selvyyden vuoksi todetaan, että niiden EU:n jäsenvaltioiden osalta, joiden voimassa olevissa kahdenvälisissä lentoliikennesopimuksissa ja -järjestelyissä on Qatarin kanssa enintään seitsemän (7) viikoittaista vuoroa viidennen vapauden liikenneoikeuksien rahtikuljetuksissa, kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien käytössä oleva viikoittaisten vuorojen kokonaismäärä siirtymäkauden lopussa on seitsemän (7).

d) muut tässä sopimuksessa vahvistetut oikeudet.

(c) the right to perform scheduled and non-scheduled international air transport activities for passenger, combination and all-cargo services:

(i) for air carriers of Qatar the right to provide international air transport services between any points in Qatar and any points in the Union with:

(A) third and fourth freedom traffic rights without limitation on routes, capacity and/or frequencies; and

(B) fifth freedom traffic rights for all-cargo services between the Union and beyond points listed in Annex 2, section 1, provided that the exercise of fifth freedom traffic rights does not exceed seven weekly frequencies per EU Member State;

(ii) for air carriers of the Union the right to provide international air transport services between any points in the Union and any points in Qatar with:

(A) third and fourth freedom traffic rights without limitation on routes, capacity and/or frequencies; and

(B) fifth freedom traffic rights for all-cargo services between Qatar and beyond points listed in Annex 2, section 2, provided that the exercise of fifth freedom traffic rights does not exceed seven weekly frequencies per EU Member State.

The exercise of these traffic rights shall be subject to the transitional provisions contained in Annex 1 to this Agreement.

For the avoidance of doubt, for those EU Member States that, in their current bilateral air services agreements and arrangements with Qatar, have seven or fewer weekly frequencies with fifth freedom traffic rights for all-cargo services, the total number of weekly frequencies available to carriers of both Parties at the end of the transitional period will be seven.

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

3. Osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat valintansa mukaan joillakin tai kaikilla lennoillaan, jotka liikennöidään 1 kohdassa määritetyillä reiteillä,

a) liikennöidä jompaankumpaan tai kumpaankin suuntaan;
b) yhdistää samaan lentoon eri lennonnumeroita;

c) liikennöidä missä yhdistelmässä ja missä järjestyksessä tahansa välillä oleviin ja edelleen oleviin paikkoihin sekä osapuolten alueilla oleviin paikkoihin 2 kohdan määräysten mukaisesti;

d) jättää väliin minkä tahansa paikan tai mitkä tahansa paikat;

e) siirtää missä tahansa paikassa liikennettä mistä tahansa ilma-aluksestaan mihin tahansa toiseen ilma-alukseensa (koneen vaihto eli change of gauge);

f) tehdä välilaskuja mihin tahansa paikkaan kummankin osapuolen alueella tai sen ulkopuolella;

g) harjoittaa kauttakulkuliikennettä toisen osapuolen alueen halki;

h) yhdistää liikennettä samaan ilma-alukseen riippumatta siitä, mistä tällainen liikenne on lähtöisin; ja

i) liikennöidä saman palvelun puitteissa samassa EU:n jäsenvaltiossa tai Qatarissa useampaan kuin yhteen paikkaan (monikohdelennot).

Tämän kohdan a–i alakohdassa määrättyä toiminnallista joustoa voidaan soveltaa suunnasta riippumatta ja ilman maantieteellisiä rajoituksia menettämättä oikeutta kuljettaa tämän sopimuksen mukaisesti muutoin sallittua liikennettä edellyttäen, että i) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään Qatarissa sijaitsevaan paikkaan;

ii) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien palveluja liikennöidään Euroopan unionissa sijaitsevaan paikkaan.

4. Kumpikin osapuoli antaa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien määritellä tarjoamansa kansainvälisen lentoliikenteen tiheyden ja kapasiteetin markkinoilla vallitsevien kaupallisten näkökohtien perusteella. Tämän oikeuden mukaisesti kumpikaan osapuoli ei saa yksipuolisesti rajoittaa liikennettä

3. Air carriers of each Party may on any or all flights and at their option on the routes specified in paragraph 1:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve intermediate and beyond points, and points in the territories of the Parties in any combination and in any order in accordance with paragraph 2;

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point (change of gauge);

(f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;

(g) carry transit traffic through the territory of the other Party;

(h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates; and

(i) serve more than one point, within the same EU Member State, or within Qatar, on the same service (co-terminalisation).

The operational flexibility provided for in points (a) to (i) of this paragraph may be exercised without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the services of air carriers of Qatar serve a point in Qatar;

the services of air carriers of the Union serve a point in the Union.

4. Each Party shall allow each air carrier of the other Party to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based on commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or

teen määrää, tiheyttä tai palvelun säännöllisyyttä, reititystä, lähtö- ja määräpaikkaa taikka toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien käyttämien ilma-alusten tyyppiä tai tyyppejä muista kuin tullitoimintaan, teknisiin, operatiivisiin, ilmaliikenteen hallinnan turvallisuuteen, ympäristönäkökohtiin tai terveyden suojeluun liittyvistä syistä, jollei tässä sopimuksessa muuta määrätä.

5. Tämän sopimuksen määräykset eivät missään tapauksessa oikeuta

a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan EU:n jäsenvaltiossa matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi maksua tai muuta korvausta vastaan johonkin toiseen paikkaan kyseisessä EU:n jäsenvaltiossa;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajia ottamaan Qatarissa matkustajia, matkatavaroita, rahtia ja/tai postia kuljetettavaksi maksua tai muuta korvausta vastaan johonkin toiseen paikkaan Qatarissa.

regularity of service, routing, origin or destination of traffic, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Party, except for customs, technical, operational, air traffic management safety, environmental or health protection reasons or unless otherwise provided for in this Agreement.

5. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the air carriers of:

(a) Qatar the right to take on board in any EU Member State passengers, baggage, cargo and/or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in that same EU Member State;

(b) the Union the right to take on board in Qatar passengers, baggage, cargo and/or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in Qatar.

3 ARTIKLA Liikennöintiluvat

1. Saatuaan osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupahakemuksen toisen osapuolen toimivaltaisten viranomaisten on myönnettävä asianmukaiset liikennöintiluvat ja muut tekniset luvat mahdollisimman pienellä menettelyihin liittyvällä viiveellä, kun seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka on Qatarissa, ja sillä on Qatarin lainsäädännön mukainen voimassa oleva liikennelupa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja on Qatarin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; ja

iii) lentoliikenteen harjoittaja on Qatarin ja/tai Qatarin kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, ja tosiasiallisessa määräysvallassa;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

Article 3 Operating authorisation

1. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of a Party, the competent authorities of the other Party shall grant the appropriate operating authorisations and technical permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) for an air carrier of Qatar:

(i) the air carrier has its principal place of business in Qatar, and holds a valid operating licence in accordance with the law of Qatar;

(ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by Qatar; and

(iii) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Qatar and/or its nationals;

(b) for an air carrier of the Union:

i) lentoliikenteen harjoittaja on sijoittautunut Euroopan unionin alueelle EU:n perussopimusten mukaisesti ja sillä on Euroopan unionin oikeuden mukainen voimassa oleva liikennelupa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja on lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaishallinnon alainen ja toimivaltainen viranomainen on selkeästi määritelty; ja

iii) lentoliikenteen harjoittaja on Euroopan unionin taikka Euroopan vapaakauppaliiton jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, ja tosiasiallisessa määräysvallassa;

c) tämän sopimuksen 13 ja 14 artiklan määräyksiä noudatetaan; ja

d) lentoliikenteen harjoittaja täyttää niihin lakeihin ja määräyksiin perustuvat ehdot, joita hakemuksen käsittelevä osapuoli tavallisesti soveltaa kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen.

2. Osapuolet eivät saa liikennöintilupia ja teknisiä lupia myöntäessään syrjiä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajia.

3. Saatuaan osapuolen lentoliikenteen harjoittajalta liikennöintilupahakemuksen toisen osapuolen on tunnustettava ensin mainittu osapuolen kyseisestä lentoliikenteen harjoittajasta tekemät vaatimustenmukaisuutta ja/tai kansalaisuutta koskevat selvitykset aivan kuin nämä selvitykset olisivat sen omien toimivaltaisten viranomaisten tekemiä eivätkä ne saa tehdä asiassa muita kuin tämän sopimuksen 4 artiklan 2 kohdassa määrättyjä lisäselvityksiä. Selvyyden vuoksi todetaan, että tämä kohta ei kata turvallisuustodistuksiin tai -lupiin, turvajärjestelyihin tai vakuutusturvaan liittyvien selvitysten tunnustamista.

4 ARTIKLA

Luvan epääminen, peruuttaminen kokonaan, peruuttaminen tilapäisesti ja rajoittaminen

1. Kumpikin osapuoli voi evätä tai peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöintiluvat

(i) the air carrier is established in the territory of the Union under the EU Treaties and holds a valid operating licence in accordance with Union law;

(ii) effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate and the competent authority is clearly identified; and

(iii) the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by one or more EU Member States or Member States of the European Free Trade Association or by their nationals;

(c) Articles 13 and 14 are complied with; and

(d) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application.

2. When granting operating authorisations and technical permissions, each Party shall treat all carriers of the other Party in a non-discriminatory manner.

3. On receipt of an application for an operating authorisation from an air carrier of a Party, the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the first Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities, and shall not enquire further into such matters, except as provided in Article 4(2). For the avoidance of doubt, this paragraph does not cover recognition of determinations in relation to safety certificates or licences, security arrangements, or insurance coverage.

Article 4

Refusal, revocation, suspension and limitation of authorisation

1. Either Party may refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the op-

tai tekniset luvat taikka asettaa niille ehtoja tai rajoituksia taikka muutoin evätä tai keskeyttää tilapäisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan taikka asettaa sille ehtoja tai rajoituksia, jos

a) Qatarin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

i) lentoliikenteen harjoittajan päätoimipaikka ei ole Qatarissa tai sillä ei ole Qatarin lainsäädännön mukaista voimassa olevaa liikennelupaa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Qatarin jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen; tai

iii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Qatarin ja/tai Qatarin kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, tai tosiasiallisessa määräysvallassa;

b) Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien osalta:

i) lentoliikenteen harjoittaja ei ole sijoittautunut Euroopan unionin alueelle EU:n perussopimusten mukaisesti tai sillä ei ole Euroopan unionin oikeuden mukaista voimassa olevaa liikennelupaa;

ii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole lentotoimintaluvan myöntämisestä vastaavan EU:n jäsenvaltion jatkuvan ja tehokkaan viranomaisvalvonnan alainen tai toimivaltaista viranomaista ei ole selkeästi määritetty; tai

iii) lentoliikenteen harjoittaja ei ole Euroopan unionin taikka Euroopan vapaakauppaliton jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden ja/tai niiden kansalaisten omistuksessa, suoraan tai osake-enemmistön kautta, tai tosiasiallisessa määräysvallassa;

c) lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut tämän sopimuksen 6 artiklassa tarkoitettuja lakeja ja määräyksiä ja/tai niitä lakeja ja määräyksiä, joita hakemusta tarkasteleva osapuoli soveltaa tavanomaisesti kansainväliseen lentoliikenteeseen.

2. Jos osapuolella on perusteltua syytä uskoa toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan olevan jossakin 1 kohdassa tarkoitetuista tilanteista, se voi pyytää neuvotteluja toisen osapuolen kanssa.

3. Tällaiset neuvottelut on aloitettava mahdollisimman pian ja viimeistään kolmen-

kymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön

erating authorisations or technical permissions or otherwise refuse, suspend, impose conditions on or limit the operations of an air carrier of the other Party where:

(a) for an air carrier of Qatar:

(i) the air carrier does not have its principal place of business in Qatar or does not hold a valid operating licence in accordance with the law of Qatar;

(ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by Qatar; or

(iii) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Qatar, and/or nationals of Qatar;

(b) for an air carrier of the Union:

(i) the air carrier is not established in the territory of the Union under the EU Treaties or does not have a valid operating licence in accordance with Union law;

(ii) effective regulatory control of the air carrier is not exercised or not maintained by the EU Member State responsible for issuing its air operator certificate or the competent authority is not clearly identified; or

(iii) the air carrier is not owned, directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by one or more EU Member States or Member States of the European Free Trade Association or by its nationals;

(c) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 and/or with the laws and regulations normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application.

2. Where a Party has reasonable grounds to believe that an air carrier of the other Party is in any of the situations referred to in paragraph 1, that Party may request consultations with the other Party.

3. Such consultations shall start as soon as possible, and not later than 30 days of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days or an

vastaanottamisesta. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa tai sovitussa ajassa neuvottelujen aloittamisesta tai jos sovittuja korjaavia toimenpiteitä ei toteuteta, neuvotteluja pyytäneellä osapuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista sen varmistamiseksi, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan.

4. Sen estämättä, mitä 3 kohdassa määrätään, osapuoli voi 1 kohdan c alakohtaan vedoten toteuttaa välittömiä tai kiireellisiä toimia hätätilanteessa tai estääkseen sen, että määräysten rikkominen jatkuu. Selvyden vuoksi todetaan, että rikkomisen jatkuminen edellyttää, että kysymys määräysten rikkomisesta on jo otettu esille osapuolten toimivaltaisten viranomaisten välillä.

5 ARTIKLA

Omistajuuden ja määräysvallan vapauttaminen

Osapuolet tunnustavat lentoliikenteen harjoittajiensa omistuksen ja määräysvallan asteittaisesta vapauttamista aiheutuvat potentiaaliset hyödyt. Sopimuspuolet sopivat tarkastelevansa sopivassa vaiheessa sekakomiteassa lentoliikenteen harjoittajien omistuksen ja määräysvallan vastavuoroista vapauttamista. Tämän tarkastelun perusteella sekakomitea voi tämän sopimuksen 25 artiklan mukaisesti suositella muutoksia tähän sopimukseen.

6 ARTIKLA

Lakien ja määräysten noudattaminen

1. Osapuolen alueelle tullessaan, siellä ollessaan tai sieltä lähtiessään toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava niitä maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä lakeja ja määräyksiä, joita asianomaisella alueella sovelletaan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöiviin ilma-aluksiin.

agreed time period from the starting date of such consultations, or failure to take the agreed corrective action, shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier of the other Party to ensure compliance with this Article.

4. Notwithstanding paragraph 3, with respect to point (c) of paragraph 1, a Party may take immediate or urgent action when required by an emergency, or to prevent further non-compliance. For the avoidance of doubt, further non-compliance requires that the question of non-compliance has already been raised between the competent authorities of the Parties.

Article 5

Liberalisation of ownership and control

The Parties recognise the potential benefits of the progressive liberalisation of ownership and control of their respective air carriers. The Parties agree to explore in the Joint Committee, at an opportune juncture, the reciprocal liberalisation of ownership and control of air carriers. As a result of this examination, the Joint Committee may recommend amendments to this Agreement in accordance with Article 25.

Article 6

Compliance with laws and regulations

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations of that Party relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport shall be complied with by the air carriers of the other Party.

2. Kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajan ilma-alusten matkustajat, miehistö, matkatavarat, rahti ja/tai posti tulevat toisen osapuolen alueelle, ovat siellä tai lähtevät sieltä, niiden osalta on, joko niiden omasta toimesta tai toisen toimiessa niiden puolesta, noudatettava niitä toisen osapuolen alueella sovellettavia lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat ilma-alusten matkustajien, miehistön, matkatavaroiden, rahdin ja/tai postin maahanpääsyä, maassaoloa tai maasta poistumista (mukaan luettuina maahantuloa, selvitystä, maahanmuuttoa, passeja, tulleja ja karanteenia koskevat määräykset tai postin osalta postisäännöt).

3. Osapuolten on sallittava toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien toteuttavan osapuolen alueella toimenpiteitä sen varmistamiseksi, että kuljetettavana on ainoastaan henkilöitä, joilla on toisen osapuolen alueelle tulemiseen tai sen kautta kulkemiseen vaadittavat matkustusasiakirjat.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations of that Party relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and/or mail on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, baggage, cargo and/or mail of the air carriers of the other Party.

3. The Parties shall permit, in their respective territory, the air carriers of the other Party to take measures to ensure that only persons with the travel documents required for entry into or transit through the territory of the other Party are carried.

7 ARTIKLA

Tasapuolinen kilpailu

1. Osapuolet sopivat, että niiden lentoliikenteen harjoittajilla on oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjonnassa.

2. Osapuolet

a) sisäisiä menettelyjään ja prosessejaan käyttäen kieltävät lainkäyttöalueillaan kaikenlaisen syrjinnän tai epäoikeudenmukaiset käytännöt, jotka vaikuttaisivat haitallisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa, ja poistavat tällaisen syrjinnän ja tällaiset käytännöt, jos niitä esiintyy;

b) eivät myönnä eivätkä salli tukia millekään lentoliikenteen harjoittajalle, jos ne vaikuttavat haitallisesti toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien oikeudenmukaisiin ja tasa-arvoisiin mahdollisuuksiin kilpailla lentoliikennepalvelujen tarjoamisessa.

3. Sen estämättä, mitä 2 kohdan b alakohdassa määrätään, sallittuja ovat

Article 7

Fair competition

1. The Parties agree that their air carriers shall enjoy fair and equal opportunities to compete in the provision of air transport services.

2. The Parties shall:

(a) prohibit, and where they exist, eliminate, within their respective jurisdictions and using their respective internal procedures and processes, any forms of discrimination or unfair practices which would adversely affect the fair and equal opportunity of the air carriers of the other Party to compete in providing air transport services;

(b) not grant or permit subsidies to any air carriers if such subsidies adversely affect the fair and equal opportunity of the air carriers of the other Party to compete in providing air transport services.

3. Notwithstanding point (b) of paragraph 2, the following may be granted:

a) tuki maksukyvyttömille tai vaikeuksissa oleville lentoliikenteen harjoittajille edellyttäen, että

i) tuen ehtona on uskottava ja realistisiin olettamuksiin pohjautuva rakenneuudistus-suunnitelma, jolla pyritään varmistamaan maksukyvyttömän tai vaikeuksissa olevan lentoliikenteen harjoittajan pitkän aikavälin elinkelpoisuus kohtuullisessa ajassa; ja
ii) kyseinen lentoliikenteen harjoittaja, sen sijoittajat tai osakkeenomistajat osallistuvat rakenneuudistuksen kustannuksiin merkittäväällä osuudella;

b) vaikeuksissa olevan lentoliikenteen harjoittajan tilapäinen maksuvalmiustuki, sellaisina lainoina tai lainatakuina, jotka on rajoitettu siihen määrään, joka tarvitaan kyseisen lentoliikenteen harjoittajan liiketoiminnan jatkamiseen rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelman laatimiseen tarvittavaksi ajaksi;

c) edellyttäen, että ne rajoittuvat vähimmäismäärään, joka tarvitaan niiden tavoitteen saavuttamiseksi ja että vaikutukset lentoliikennepalvelujen tarjoamiseen pidetään mahdollisimman vähäisinä;

i) tuki luonnonmullistusten aiheuttaman vahingon korvaamiseksi;

ii) Qatarin tapauksessa tuet sen taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen; ja EU:n ja sen jäsenvaltioiden tapauksessa tuet yhden tai useamman EU:n jäsenvaltion taloudessa olevan vakavan häiriön poistamiseen;

d) tuet lentoliikenteen harjoittajille, joille on annettu selkeästi määritelty julkisen palvelun velvoite väestön olennaisten liikennetarpeiden täyttämiseksi tapauksissa, joissa markkinavoimat eivät pysty yksin tyydyttämään niitä, edellyttäen, että nämä tuet rajoittuvat kohtuulliseen korvaukseen kyseisten lentoliikennepalvelujen tarjoamisesta.

4. Osapuolet varmistavat, että kaikki niiden lentoliikenteen harjoittajat, jotka tarjoavat lentoliikennepalveluja tämän sopimuksen mukaisesti, julkaisevat vähintään kerran vuodessa tilinpäätösraportin ja siihen liittyvän tilinpäätöksen, joka on ulkoisesti tarkastettu kansainvälisesti tunnustettujen tilinpäätösstandardien, kuten IFRS-standardien, mu-

(a) support to insolvent or ailing air carriers, provided that:

(i) such support is conditional on a credible restructuring plan based on realistic assumptions with a view to ensuring the return of the insolvent or ailing air carrier to long-term viability within a reasonable time; and

(ii) the air carrier concerned, its investors or shareholders significantly contribute to the costs of restructuring;

(b) temporary liquidity support to an ailing air carrier in the form of loans or loan guarantees limited to the amount needed merely to keep the air carrier concerned in business for the time necessary to work out a restructuring or liquidation plan;

(c) provided that they are limited to the minimum amounts needed to achieve their objective and that the effects on the provision of air transport services are kept to a minimum:

(i) subsidies to make good the damage caused by natural disasters;

(ii) in the case of Qatar, subsidies to remedy a serious disturbance in its economy; and, in the case of the EU and its Member States, subsidies to remedy a serious disturbance in the economy of one or more EU Member States;

(d) subsidies to air carriers entrusted with the operation of clearly defined public service obligations necessary to meet essential transport needs of the population which cannot be satisfied by market forces alone, provided that these subsidies are limited to a reasonable remuneration for the provision of the air services concerned.

4. The Parties shall ensure that each of its air carriers providing air transport services under this Agreement publicly issues, on at least an annual basis, a financial report and accompanying financial statement that is externally audited in compliance with internationally recognised accounting and corporate financial disclosure standards, such as

kaisesti; ja jos osapuoli myöntää tukea, kyseinen tuki yksilöidään erikseen tilinpäätösraportissa.

5. Kumpikin osapuoli antaa toisen osapuolen pyynnöstä sille 30 päivän kuluessa, elleivät osapuolet toisin sovi, tilinpäätösraportit ja muut tiedot, jotka voivat olla kohtuullisesti saatavissa, myös 4 kohdassa tarkoitettuja seikkoja koskevat tiedot, ja joita toinen osapuoli voi kohtuudella pyytää tarkistaakseen, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan. Kun tällaiset tiedot ovat kaupallisesti arkaluonteisia, pyynnön esittäneen osapuolen on sovellettava niihin luottamuksellista käsittelyä.

6. Kummankin osapuolen on omia sisäisiä menettelyjään ja prosessejaan käyttäen pantava täytäntöön ja sovellettava toimenpiteitä, joilla tosiasiallisesti kielletään ja estetään niiden lentoliikenteen harjoittajia

a) soveltamasta kilpailijoiden välisestä nimenomaisesta tai epäsuorasta sopimuksesta tai päätöksestä johtuvia yhdenmukaistettuja menettelytapoja, joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua tai joista seuraa, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy. Kiellon soveltaminen voidaan lakauttaa silloin, kun sopimukset, päätökset tai toimintatavat edistävät palvelujen tuottamisen tai jakelun parantamista taikka teknisen tai taloudellisen kehityksen edistämistä antamalla kuluttajille samalla oikeudenmukaisen osan eduista i) asettamatta asianomaisille yhtiöille rajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi ja ii) antamatta näille yhtiöille mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia palveluja, b) käyttämästä määräävää asemaa väärin tavalla, joka voi vaikuttaa osapuoleen saapuviin tai sieltä lähteviin lentoliikennepalveluihin, ja

c) soveltamasta lentoliikenteen harjoittajien keskittymiä, jotka olennaisesti estävät tehokasta kilpailua erityisesti määräävän aseman syntymisen tai vahvistumisen seurauksena.

7. Jos osapuoli, jäljempänä 'riitauttava osapuoli', katsoo, että sen liikenteenharjoittajien tasapuolisiin ja yhtäläisiin mahdollisuuksiin kilpailla vaikuttavat haitallisesti

the International Financial Reporting Standards; and that, in case a Party provides a subsidy, this subsidy is separately identified in the financial report.

5. Each Party shall, at the request of the other Party, provide to the other Party within 30 days, unless otherwise agreed by the Parties, financial reports and any other information as may be reasonably available, including on the matters covered under paragraph 4, as may be reasonably requested by the other Party to verify that the provisions of this Article are being complied with. Such information, when commercially sensitive, shall be subject to confidential treatment by the requesting Party.

6. Each Party, using their respective internal procedures and processes, shall implement and apply measures that effectively prohibit and prevent their air carriers from:

(a) engaging in concerted practices, resulting from an express or implicit agreement or decision between competitors, which have as their objective or effect the prevention, lessening or distortion of competition. This prohibition may be declared inapplicable where such agreements, decisions or practices contribute to improving the production or distribution of services or to promoting technical or economic progress, while allowing consumers a fair share of the resulting benefit, and do not: (i) impose on the companies concerned, restrictions which are not indispensable to the attainment of these objectives; or (ii) afford such companies the possibility of eliminating competition in respect of a substantial part of the services in question,

(b) abusing a dominant position in a way which may affect air transport services to/from that Party, and

(c) concentrations between air carriers which significantly impede effective competition, in particular as a result of the creation or strengthening of a dominant position.

7. If a Party considers that its carriers' fair and equal opportunities to compete are adversely affected by:

- a) 2 kohdan a alakohdan nojalla kielletyt syrjintä tai epäoikeudenmukaiset käytännöt;
 - b) 2 kohdan b alakohdan nojalla kielletty tuki, joka ei kuulu 3 kohdassa mainittuihin tukiin;
 - c) 4 ja 5 kohdassa määrättyjen avoimuusvelvoitteiden noudattamatta jättäminen; tai
 - d) se, että toinen osapuoli ei noudata 6 kohdassa määrättyjä velvoitteita;
- se voi toimia 8–10 kohdan mukaisesti.

8. Riitauttava osapuoli esittää toiselle osapuolelle kirjallisen neuvottelupyynnön, johon on liitetty kirjallinen selvitys, joka sisältää sen huomautukset ja aineelliset todisteet. Neuvottelut on aloitettava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta, jolleivät osapuolet toisin sovi. Neuvotteluja voidaan pyytää sekakomitean kautta.

9. Jos riitauttava osapuoli ja toinen osapuoli eivät pääse asiasta sopimukseen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa neuvottelujen alkamisesta tai osapuolten taikka sekakomitean sopimassa muussa määräajassa, riitauttava osapuoli voi toteuttaa toimenpiteitä sellaisia lentoliikenteen harjoittajia vastaan, jotka ovat harjoittaneet riitautettua toimintaa tai jotka ovat hyöttyneet kyseisestä syrjinnästä, epäoikeudenmukaisista käytännöistä tai tuista. Riitauttavan osapuolen on ilmoitettava toiselle osapuolelle kirjallisesti aiottuista toimenpiteistä vähintään viisitoista (15) päivää ennen minkään tällaisen toimenpiteen täytäntöönpanoa.

10. Edellisen kohdan nojalla toteutettavien toimenpiteiden on oltava asianmukaisia ja oikeasuhteisia ja niiden laajuus ja kesto on rajoitettava siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä, jotta voidaan lieventää riitauttavan osapuolen lentoliikenteen harjoittajille aiheutuvaa vahinkoa ja poistaa aiheeton etu, jota toimenpiteiden kohteina olevat lentoliikenteen harjoittajat ovat saaneet.

11. Edellä olevan 9 kohdan nojalla toteutetut toimet ja toimenpiteet eivät rajoita kummankaan osapuolen oikeutta saattaa asia käsiteltäväksi tämän sopimuksen 23 artiklan mukaisessa riitojenratkaisumenettelyssä.

- (a) discrimination or unfair practices prohibited under point (a) of paragraph 2;
- (b) a subsidy prohibited under point (b) of paragraph 2, other than those listed in paragraph 3;
- (c) non-compliance with the transparency obligations laid down in paragraphs 4, and 5; or
- (d) failure of the other Party to comply with the obligations laid down in paragraph 6, it ("the acting Party") may proceed in accordance with paragraphs 8 to 10.

8. The acting Party shall submit a written request for consultations to the other Party, accompanied by a written report with its observations and material evidence. Consultations shall start within a period of 30 days of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties. Consultations may be requested through the Joint Committee.

9. If the acting Party and the other Party fail to reach agreement on the matter within 60 days of the commencement of the consultations, or a different period agreed by the Parties or by the Joint Committee, the acting Party may take measures against the air carriers which have engaged in the contested conduct or which have benefited from the discrimination, unfair practices or subsidies in question. The acting Party shall notify the other Party, in writing, of the measures to be taken at least 15 days before the implementation of any such measure.

10. Measures taken pursuant to paragraph 9 shall be appropriate, proportionate and restricted in their scope and duration to what is strictly necessary, with a view to mitigating the injury to the carriers of the acting Party and removing the undue advantage gained by the carriers against which they are directed.

11. Any actions and measures taken pursuant to paragraph 9 shall be without prejudice to the right of either Party to refer to the dispute settlement mechanism laid down in Article 23.

12. Jos tämän sopimuksen 23 artiklan mukaiseen riitojenratkaisumenettelyyn saateetaan käsiteltäväksi tähän artiklaan liittyviä asioita, mainitun artiklan 10, 11 ja 12 kohdassa mainitut määräajat puolitetaan.

13. Mikään tässä sopimuksessa ei saa vaikuttaa kummankaan osapuolen kilpailuviranomaisten tai niiden tuomioistuinten, jotka tarkastelevat uudelleen kyseisten viranomaisten päätöksiä, valtuuksiin ja valtaan eikä rajoittaa tai vaarantaa niitä. Osapuolen tämän artiklan 9 kohdan nojalla toteuttamat toimet eivät rajoita toimia ja toimenpiteitä, joihin mainitut viranomaiset ja tuomioistuimet voivat ryhtyä, mukaan lukien riitauttavan osapuolen toimet ja toimenpiteet. Niiden tuomioistuinten päätökset, jotka tarkastelevat uudelleen kyseisten toimivaltaisten viranomaisten toimia ja toimenpiteitä, jätetään tämän sopimuksen 23 artiklan mukaisen riitojenratkaisumenettelyn ulkopuolelle.

12. Where matters pertaining to this Article are referred to the dispute settlement mechanism laid down in Article 23, the timelines stated in Article 23(10), (11), and (12) shall be halved.

13. Nothing in this Agreement shall affect, limit or jeopardise in any way the authority or powers of the competition authorities of the Parties or of the courts which review the decisions of those authorities. Any action taken pursuant to paragraph 9 by a Party shall be without prejudice to any possible actions and measures taken by the said authorities and courts, including those of the acting Party. The decisions of the courts which review the actions and measures of those competent authorities shall be excluded from the dispute settlement mechanism laid down in Article 23.

8 ARTIKLA

Kaupalliset mahdollisuudet

Liiketoiminta

1. Osapuolet ovat yhtä mieltä siitä, että kaupallisten toimijoiden liiketoiminnan esteet haittaisivat tämän sopimuksen myötä toteutuvien hyötyjen saavuttamista. Sen vuoksi osapuolet aloittavat tehokkaan ja vastavuoroisen toiminnan kummankin osapuolen kaupallisen toiminnan harjoittajien liiketoimintaa haittaavien esteiden poistamiseksi, jos tällaiset esteet voivat haitata kaupallista toimintaa tai vääristää kilpailua taikka vaikuttaa tasapuolisiin toimintaedellytyksiin.

2. Tämän sopimuksen 22 artiklan mukainen sekakomitea laatii liiketoimintaa ja kaupallisia mahdollisuuksia koskevan yhteistyömenettelyn. Osapuoli voi pyytää tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti sekakomiteaa kokoontumaan tämän artiklan soveltamiseen liittyvien mahdollisten kysymysten ratkaisemiseksi.

Lentoliikenteen harjoittajien edustajat

3. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus ottaa toisen osapuolen alueella käyttöön lentoliikenteen tarjoamiseen ja siihen liittyvien toimintojen

Article 8

Commercial opportunities

1. The Parties agree that obstacles to doing business encountered by commercial operators would hamper the benefits to be achieved by this Agreement. The Parties shall therefore engage in an effective and reciprocal process of removal of obstacles to doing business of commercial operators of both Parties where such obstacles may hamper commercial operations, create distortions to competition or affect equal opportunities to compete.

2. The Joint Committee referred to in Article 22 shall develop a process of cooperation in relation to doing business and commercial opportunities. In accordance with Article 22, a Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss any question related to the application of this Article.

3. The air carriers of each Party shall have the right to freely establish offices and facilities in the territory of the other Party required for the provision of air transport and for the promotion and sale of air transport

edistämiseen ja myyntiin tarvittavat toimitukset sekä tilat ja laitteet, mukaan lukien oikeus myydä ja kirjoittaa sekä omia että minkä tahansa toisen lentoliikenteen harjoittajan lippuja ja/tai lentorahtikirjoja.

4. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on toisen osapuolen maahan-tulo-, oleskelu- ja työlupiin liittyvien lakien ja määräysten mukaisesti oikeus kuljettaa toisen osapuolen alueelle ja ylläpitää siellä omaa lentoliikenteen harjoittamisen tukemiseen vaadittavaa johto-, myynti-, teknistä, toiminnallista ja muuta asiantuntijahenkilökuntaansa. Kumpikin osapuoli helpottaa ja nopeuttaa tarvittaessa työlupien myöntämistä asiaa koskevien voimassa olevien lakien ja määräysten mukaisesti tässä kohdassa tarkoitettujen toimistojen henkilöstölle, enintään yhdeksänkymmentä (90) päivää kestäviä eräitä tilapäisiä tehtäviä suorittava henkilöstö mukaan luettuna. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat vapaasti päättää työskennellä valitsemansa myyntiedustajan kanssa tai ilman myyntiedustajaa toisen osapuolen alueella. Maahuolinta

5. Kullakin lentoliikenteen harjoittajalla on toisen osapuolen alueella maahuolinnan osalta oikeus

a) hoitaa itse oma maahuolintansa ("oma-huolinta"); tai
b) valita sellaisista kilpailevista maahuolintaa kokonaisuudessaan tai osittain tarjoavista palveluntarjoajista, myös toisten lentoliikenteen harjoittajien joukosta, joilla on pääsy markkinoille kummankin osapuolen lakien ja määräysten mukaisesti, jos tällaisia palveluntarjoajia on markkinoilla.

Tämän kohdan a ja b alakohdan mukaisia oikeuksia voivat rajoittaa ainoastaan lentoterminalin turvallisuusnäkökohdista johtuva käytettävissä olevan tilan tai kapasiteetin puute. Jos tällaiset rajoitukset rajoittavat omahuolintaa, estävät tai sulkevat sen pois ja jos maahuolintapalvelujen tarjoajien välillä ei ole tehokasta kilpailua, asianomainen osapuoli varmistaa, että kaikkia tällaisia palveluja on saatavissa samoilla ja yhtäläisillä perusteilla kaikille lentoliikenteen harjoittajille; tällaisten palvelujen hinnat on vahvistettava asianmukaisin, puolueettomin, läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein.

and related activities, including the right to sell and to issue any ticket and/or air waybill, both of its own and of any other air carrier.

4. The air carriers of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational and other specialist staff who are required to support the provision of air transport. Both Parties shall facilitate and expedite the granting of employment authorisations, where required, for personnel employed in the offices according to this paragraph, including those performing certain temporary duties not exceeding 90 days, subject to the relevant laws and regulations in force. The air carriers of each Party may freely choose to work with or without a general sales agent of their choice in the territory of the other Party.

5. Each air carrier shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party:

(a) the right to perform its own ground handling (self-handling); or
(b) the right to select among competing suppliers, including other air carriers, that provide ground handling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.

The rights set out in points (a) and (b) of the first subparagraph shall be subject only to specific constraints of available space or capacity arising from the need to maintain safe operation of the airport. Where such constraints limit, prevent or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, the relevant Party shall ensure that all such services are available on both an equal and an adequate basis to all air carriers; prices of such services shall be determined according to relevant, objective, transparent and non-discriminatory criteria.

Lähtö- ja saapumisaikojen jakaminen lentoasemilla

6. Kumpikin osapuoli varmistaa, että sen määräyksiä, ohjeita ja menettelyjä lähtö- ja saapumisaikojen jakamiseksi sen alueella sijaitsevilla lentoasemilla sovelletaan avoimesti, tehokkaasti, syrjimättömästi ja nopeasti.

Toimintasuunnitelmat, ohjelmat ja aikataulut

7. Osapuoli saa vaatia tämän sopimuksen mukaisesti harjoitettavien lentoliikennepalvelujen toimintasuunnitelmien, ohjelmien tai aikataulujen ilmoittamista ainoastaan tiedoksi. Jos osapuoli vaatii tällaista ilmoittamista, sen on huolehdittava siitä, että ilmoitusvaatimuksista ja -menettelyistä aiheutuu lentoliikenteen asiamiehille ja toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille mahdollisimman vähän hallinnollisia rasitteita.

Myynti, paikalliset kulut ja varojen siirto

8. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittaja saa myydä lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja toisen osapuolen alueella suoraan ja/tai lentoliikenteen harjoittajan harkinnan mukaan sen nimeämien myyntiedustajien, muiden asiamiesten tai internetin välityksellä taikka muuta käytettävissä olevaa kanavaa käyttäen. Kullakin lentoliikenteen harjoittajalla on oikeus myydä tällaisia lentokuljetuksia ja niihin liittyviä palveluja, ja kaikilla henkilöillä on oikeus ostaa niitä alueen valuutalla tai vapaasti vaihdettavilla valuutoilla.

9. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus maksaa paikalliset menonsa, mukaan luettuna muun muassa polttoaineostot, toisen osapuolen alueella paikallisessa valuutassa. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajat voivat halutessaan maksaa tällaiset menot toisen osapuolen alueella vapaasti vaihdettavissa valuutoissa markkinavaihtokurssilla.

10. Kaikilla lentoliikenteen harjoittajilla on pyynnöstä oikeus vaihtaa ja lähettää paikallisia tuloja vapaasti milloin ja millä tavoin tahansa vapaasti vaihdettavissa olevassa valuutassa toisen osapuolen alueelta halua- maansa maahan. Valuutan vaihto ja lähettäminen on luvallista ilman rajoituksia tai lähetysveroä käyttäen sitä markkinavaihto-

6. Each Party shall ensure that its regulations, guidelines and procedures for allocation of slots at the airports in its territory are applied in a transparent, effective, non-discriminatory and timely manner.

7. Notification of operational plans, programmes or schedules for air services operated under this Agreement may be required by a Party for information purposes only. If a Party requires such notification, it shall minimise the administrative burdens of notification requirements and procedures on air transport intermediaries and on air carriers of the other Party.

8. Any air carrier of each Party may engage in the sale of air transport and related services in the territory of the other Party directly and/or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, through other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet or any other available channel. Each air carrier shall have the right to sell such transport and related services, and any person shall be free to purchase such transport and related services, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

9. The air carriers of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including, but not limited to, purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies at the market rate of exchange.

10. Each air carrier shall have the right to convert, on demand, local revenues into freely convertible currencies and remit such revenues at any time, and in any way, from the territory of the other Party to the country of its choice. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the

kurssia, jota sovelletaan juokseviin rahasiirtoihin ja -lähetyksiin sinä päivänä, jona lentoliikenteen harjoittaja tekee ensimmäisen lähettämistä koskevan hakemuksensa, eikä niistä peritä muita maksuja kuin pankkien tällaisesta vaihtamisesta ja lähettämisestä tavallisesti veloittamat maksut.

Yhteiset markkinointijärjestelyt

11. Tässä sopimuksessa tarkoitettuja palveluja hoitaessaan tai tarjotessaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin,

a) osapuolten lentoliikenteen harjoittajien kanssa;

b) kolmannen maan lentoliikenteen harjoittajien kanssa; ja/tai

c) minkä tahansa maan pintakuljetusten (maa- ja vesikuljetukset) tarjoajan kanssa, mikäli i) lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on asianmukaiset liikenneoikeudet, ii) markkinoivalla lentoliikenteen harjoittajalla on tarvittavat asianmukaiset reittioikeudet ja iii) järjestelyt täyttävät tällaisiin järjestelyihin tavanomaisesti sovellettavat sääntelyvaatimukset.

12. Tämän sopimuksen mukaisia palveluja liikennöidessään tai tarjotessaan osapuolten lentoliikenteen harjoittajat voivat osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövarauksia tai yhteisten reittitunnusten käyttöä koskeviin järjestelyihin, kotimaan liikenteessä toimivan lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jos i) tämä on osa kansainvälistä matkaa ja ii) järjestelyt täyttävät tällaisiin järjestelyihin tavanomaisesti sovellettavat vaatimukset. Tässä kohdassa kotimaan liikenteellä tarkoitetaan EU:n jäsenvaltion alueella kulkevaa reittiä, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittaja; ja Qatarin alueella kulkevaa reittiä, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on Qatarin lentoliikenteen harjoittaja.

13. Kun myydään matkustajakuljetusta, johon liittyy yhteisiä markkinointijärjestelyjä, ostajalle on ilmoitettava myyntipaikassa, tai joka tapauksessa lähtöselvityksessä tai, jos lähtöselvitystä ei vaadita jatkolennot, koneeseen noustessa, mitkä kuljetuspalvelun

market rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

11. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with:

(a) any air carrier or carriers of the Parties;

(b) any air carrier or carriers of a third country; and/or

(c) any surface (land or maritime) transport provider of any country, provided that (i) the operating carrier holds the appropriate traffic rights; (ii) the marketing carriers hold the appropriate underlying route(s) in the route schedule; and (iii) the arrangements meet the regulatory requirements normally applied to such arrangements.

12. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space or code-sharing arrangements, with a carrier that is operating a domestic sector, provided that (i) this is part of an international journey and (ii) the arrangements meet the requirements normally applied to such arrangements. For the purposes of this paragraph, a "domestic sector" means, where the operating carrier is a carrier of the Union, a route within the territory of an EU Member State and, where the operating carrier is a carrier of Qatar, a route within the territory of Qatar.

13. In respect of passenger transport sold involving cooperative marketing arrangements, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case at check-in, or before boarding where no check-in is required for a connecting flight, which

tarjoajat liikennöivät kutakin matkan osuutta.

Intermodaalikuljetukset

14. Kun on kyse matkustajaliikenteestä, pintakuljetusta tarjoaviin yrityksiin ei sovelleta lentoliikennettä sääteleviä lakeja ja määräyksiä pelkästään sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa tätä pintakuljetusta omalla nimellään.

15. Sen estämättä, mitä muualla tässä sopimuksessa määrätään, molempien osapuolten lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten rahtikuljetusten tarjoajien on rajoituksetta sallittava käyttää kansainvälisten ilmakuljetusten yhteydessä mitä tahansa rahdin pintakuljetusta mihin tahansa paikkaan tai mistä tahansa paikasta osapuolten alueilla tai kolmansissa maissa, mukaan luettuina kuljetukset kaikille tullipalveluja tarjoaville lentoasemille ja niitä tarjoavilta lentoasemilta, ja tarvittaessa oikeus kuljettaa tullaamatonta rahtia sovellettavien lakien ja määräysten mukaisesti. Lentoasemien tullipalvelujen on oltava käytettävissä tällaista rahtia varten riippumatta siitä, kuljetetaanko rahti pintavai lentokuljetuksena. Lentoliikenteen harjoittajat voivat päättää suorittaa itse omat pintakuljetuksensa tai sopia niistä muiden pintakuljetuksen tarjoajien kanssa, mukaan lukien muiden lentoliikenteen harjoittajien ja välillisten lentorahtikuljetusten tarjoajien suorittamat pintakuljetukset. Tällaisia intermodaalisia rahtikuljetuksia voidaan tarjota yhteen sekä ilma- että pintakuljetuksen käsittävään hintaan edellyttäen, että rahdintarjoaja ei johdeta harhaan tällaisen kuljetuksen suhteen.

Luvakkeet ja tuotemerkit

16. Kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus tehdä kummankin osapuolen tai kolmansien maiden yhtiöiden, myös lentoyhtiöiden, kanssa luvake- ja tuotemerkkijärjestelyjä sillä edellytyksellä, että lentoliikenteen harjoittajilla on asianmukaiset luvat ja että järjestelyt ovat sellaisten lakien ja määräysten mukaiset, joita osapuolet tavanomaisesti soveltavat tällaisiin järjestelyihin; tämä koskee erityisesti määräyksiä, joissa edellytetään lennon suorittavan lentoliikenteen harjoittajan julkistamista.

Vuokraus

transport providers will operate each sector of the service.

14. In relation to the transport of passengers, surface transport providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transport is held out by an air carrier under its own name.

15. Notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any point in the territories of the Parties, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface transport providers, including surface transport operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through-price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

16. The air carriers of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements, in particular those requiring the disclosure of the identity of the air carrier operating the service.

17. Osapuolet myöntävät toistensa lentoliikenteen harjoittajille oikeuden tarjota tämän sopimuksen nojalla palveluja

a) käyttämällä miltä tahansa vuokralleantajalta ilman miehistöä vuokrattua ilma-alusta;

b) käyttämällä muilta vuokralleottajan osapuolen lentoliikenteen harjoittajilta miehistöineen vuokrattua ilma-alusta;

c) käyttämällä minkä tahansa muun maan kuin vuokralleottajan osapuolen lentoliikenteen harjoittajilta miehistöineen vuokrattua ilma-alusta, edellyttäen, että vuokraaminen on perusteltua vuokralleottajan poikkeuksellista tarvetta tai kausiluonteista kapasiteettitarvetta varten tai toiminnallisten ongelmien ratkaisemiseksi ja että vuokrauksen kesto rajataan siihen, mikä on ehdottoman välttämätöntä kyseisten tarpeiden täyttämiseksi ja kyseisten ongelmien selvittämiseksi.

Asianomaiset osapuolet voivat edellyttää, että niiden toimivaltaiset viranomaiset hyväksyvät vuokrausjärjestelyt tässä kohdassa vahvistettujen ehtojen sekä sovellettavien lentoturvallisuutta ja ilmailun turvaamista koskevien vaatimusten noudattamisen varmentamiseksi. Jos osapuoli edellyttää tällaista hyväksyntää, sen on pyrittävä nopeuttamaan hyväksyntämenettelyä ja minimoimaan asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille aiheutuva hallinnollinen rasite. Selvyyden vuoksi todetaan, etteivät tämän kohdan määräykset rajoita osapuolen sellaisten lakien ja asetusten soveltamista, jotka koskevat kyseisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien harjoittamaa ilma-alusten vuokrausta.

9 ARTIKLA Tullit

1. Saapuessaan kansainvälisessä liikenteessä osapuolen alueelle toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajien ilma-alukset, niiden vakiovarusteet, poltto- ja voiteluaineet, tekniset kulutustarvikkeet, maalaitteet, varaosat (mukaan lukien moottorit), ilma-alusten varastot (mukaan lukien mutta eivät ainoastaan elintarvikkeet, juomat, tupakka ja muut tuotteet, jotka on tarkoitettu myytäväksi matkustajille tai heidän kulutettavakseen lennon ai-

17. The Parties grant each other's air carriers the right to provide services under this Agreement by:

(a) using aircraft leased without crew from any lessor;

(b) using aircraft leased with crew from other air carriers of the same Party as the lessee's;

(c) using aircraft leased with crew from air carriers of a country other than the lessee's Party, provided that the leasing is justified on the basis of exceptional needs, seasonal capacity needs or operational difficulties of the lessee and the leasing does not exceed the duration which is strictly necessary to fulfil those needs or overcome those difficulties.

The Parties concerned may require leasing arrangements to be approved by their competent authorities for the purpose of verifying compliance with the conditions set out in this paragraph and with the applicable safety and security requirements. However, where a Party requires such approval, it shall endeavour to expedite the approval procedures and minimise the administrative burden on the carriers concerned. For the avoidance of doubt, this paragraph is without prejudice to the laws and regulations of a Party as regards the leasing of aircraft by air carriers of that Party.

Article 9 Customs duties

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for

kana rajoitettuihin määrinä) sekä muut tarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään yksinomaan kansainvälisessä liikenteessä liikennöivän ilma-aluksen toimintaa tai huoltoa varten, ovat sillä edellytyksellä, että ne pysyvät ilma-aluksessa, vastavuoroisuuden perusteella vapaita kaikista tuontirajoituksista, omaisuus- ja pääomaveroista, tulleista, valmisteveroista, tarkastusmaksuista, arvonnäköveroista (alv) ja muista vastaavista välillisistä veroista sekä muista sen kaltaisista korvauksista ja maksuista, joita

- a) kansalliset tai paikalliset viranomaiset taikka Euroopan unioni asettavat ja
- b) jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, on vapautettava vastavuoroisesti myös

a) ilma-alukseen kohtuullisissa rajoissa otetut osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut ilma-aluksen varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaisuudella;

b) osapuolen alueelle tuodut maalaitteet ja varaosat (mukaan lukien moottorit), jotka on tarkoitettu toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä liikenteessä käytettävän ilma-aluksen huoltoa tai korjausta varten;

c) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut poltto- ja voiteluaineet ja tekniset kulu-
tustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa silloinkin, kun näitä tarvikkeita käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaisuudella;

d) osapuolen alueelle tuodut tai sieltä hankitut, osapuolten tullilainsäädännön mukaiset painotuotteet, joita on otettu ilma-alukseen tarkoituksenaan käyttää niitä toisen osapuolen

or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall, on the basis of reciprocity and provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft, be exempt from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, inspections fees, value added tax (VAT) or other similar indirect taxes, and similar fees and charges that are:

- (a) imposed by the national or local authorities or the Union, and
- (b) not based on the cost of service provided.

2. The following shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1, with the exception of charges based on the cost of service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when such stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Party used in international air transport;

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when such supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of one

lentoliikenteen harjoittajan kansainvälisessä lentoliikenteessä liikennöivässä ilma-aluksessa maasta ulos suuntautuvalla lennolla silloinkin, kun näitä varastoja käytetään lennettäessä kyseisen alueen yllä tapahtuvalla matkaosuudella; ja

e) lentoasemilla tai rahtiterminaleissa käytettävät turvallisuus- ja turvalaitteet.

3. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä osapuolta määräämästä syrjimättömin perustein veroja, tulleja, korvauksia tai muita maksuja sen alueella toimitetulle polttoaineelle, jota käytetään sellaisen lentoliikenteen harjoittajan ilma-aluksessa, joka liikennöi kahden sen alueella sijaitsevan paikan välillä.

4. Osapuolen lentoliikenteen harjoittajan käyttämässä ilma-aluksessa olevia vakiovarusteita tai siellä tavallisesti säilytettäviä, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja varusteita, tarvikkeita ja varaosia saa purkaa toisen osapuolen alueella ainoastaan kyseisen osapuolen tulliviranomaisten luvalla, ja ne voidaan vaatia asetettaviksi mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kun ne viedään uudelleen maasta tai toimitetaan muulla tavoin pois tullimääräysten mukaisesti.

5. Tässä artiklassa tarkoitettuja vapautuksia on sovellettava myös silloin, kun osapuolen lentoliikenteen harjoittajat ovat tehneet sopimuksen toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle toinen osapuoli on myöntänyt vastaavat vapautukset, tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen tarvikkeiden lainaamisesta tai siirtämisestä toisen osapuolen alueella.

6. Tämän sopimuksen määräykset eivät estä kumpaakaan osapuolta määräämästä veroja, tulleja tai maksuja tavaroille, jotka on myyty muuhun tarkoitukseen kuin matkustajien kulutettavaksi ilma-aluksessa liikennöitäessä niiden alueella kahden sellaisen paikan välillä, joissa lentokoneeseen nouseminen tai siitä poistuminen on sallittua.

7. Osapuolen alueen kautta suorassa kauttakulussa olevat matkatavarat ja rahti vapautetaan veroista, tulleista ja muista samankaltaisista maksuista, jotka eivät perustu annettujen palvelujen kustannuksiin.

Party and taken on board for use on out-bound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when such stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and

(e) safety and security equipment for use at airports or cargo terminals.

3. Nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees, or charges on fuel supplied in its territory, on a non-discriminatory basis, for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory.

4. The regular airborne equipment, as well as the material, supplies and spare parts referred to in paragraphs 1 and 2 normally retained on board aircraft operated by an air carrier of one Party may be unloaded in the territory of the other Party only with the approval of the customs authorities of that Party and may be required to be kept under the supervision or control of the said authorities, up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulation.

5. The exemptions provided for by this Article shall also be available where the air carriers of one Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2.

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

7. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges that are not based on the cost of service provided.

8. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuja tarvikkeita ja varastoja voidaan edellyttää pidettävän toimivaltaisten viranomaisten valvonnassa.

9. Tämä sopimus ei vaikuta jonkin EU:n jäsenvaltion ja Qatarin välillä voimassa olevien tulojen ja pääoman kaksinkertaisen verotuksen välttämistä koskevien yleissopimusten määräyksiin.

8. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 may be required to be kept under the supervision or control of the competent authorities.

9. This Agreement is without prejudice to the provisions of the respective conventions in force between any EU Member State and Qatar for the avoidance of double taxation on income and on capital.

10 ARTIKLA **Käyttömaksut**

1. Kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lennonvarmistuksen ja lennonjohdon käytöstä, perustuvat kustannuksiin eivätkä ole syrjiviä. Kaikki tällaiset käyttömaksut toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille on joka tapauksessa asetettava ehdoin, jotka eivät ole epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot.

2. Kumpikin osapuoli varmistaa, että käyttömaksut, joita sen maksuja perivät toimivaltaiset viranomaiset tai elimet voivat määrätä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajille lentoasemien, ilmailun turvaamisen ja niihin liittyviin toimintoihin tarkoitettujen tilojen ja laitteiden ja palvelujen käytöstä, tämän sopimuksen 8 artiklan 5 kohdassa kuvatuista palveluista veloittavia maksuja lukuun ottamatta, eivät ole perusteettomasti syrjiviä ja jakautuvat tasaisesti käyttäjäryhmien kesken. Näissä maksuissa on otettava huomioon kaikki kustannukset, joita maksuja periville toimivaltaisille viranomaisille tai elimille aiheutuu tarvittavien lentoasemien ja ilmailun turvaamislaitteiden ja -palvelujen tarjoamisesta kyseisellä lentoasemalla tai niillä lentoasemilla, joilla sovelletaan yhteistä maksujärjestelmää, mutta niiden määrä ei saa ylittää kyseisiä kustannuksia. Tällaisiin maksuihin voi sisältyä kohtuullinen tuotto poistojen jälkeen. Laitteita ja palveluja, joiden käytöstä peritään maksuja, on tarjottava tehokkaasti ja taloudellisesti. Kaikkia näitä maksuja on joka tapauksessa sovellettava toisen osapuolen lentoliikenteen

Article 10 **User charges**

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of air navigation and air traffic control shall be cost-related and non-discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier.

2. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services, with the exception of charges levied with respect to the services described Article 8(5), are not unjustly discriminatory and are equitably apportioned among categories of users. Such user charges shall reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or those airports at which a common charging system applies. Such user charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are imposed shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, such charges shall apply to the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are applied.

harjoittajien osalta ehdoin, jotka eivät saa olla epäsuotuisampia kuin minkä tahansa muun lentoliikenteen harjoittajan saatavilla olevat suotuisimmat ehdot silloin, kun maksuja sovelletaan.

3. Kumpikin osapuoli edellyttää maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten sekä laitteita ja palveluja käyttävien lentoliikenteen harjoittajien vaihtavan keskenään tietoja, jotka voivat olla tarpeen maksujen kohtuullisuuden määrittämiseksi tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Maksuja perivien toimivaltaisten viranomaisten tai elinten on annettava käyttäjille kohtuullisessa ajassa tietoa kaikista käyttömaksuihin kohdistuvista muutosehdotuksista, jotta ne voivat esittää näkemyksiään ja huomioitaan ennen muutosten tekemistä.

3. Each Party shall require the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers using the services and facilities to undertake consultations and to exchange such information as may be necessary to permit an accurate assessment of the reasonableness of the charges in accordance with the principles set out in paragraphs 1 and 2. The competent charging authorities or bodies shall provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views and provide comments before any changes are made.

11 ARTIKLA

Lentohinnat ja kuljetusmaksut

1. Osapuolet antavat lentoliikenteen harjoittajiensa määrittellä vapaasti lentohinnat ja kuljetusmaksut vapaan ja oikeudenmukaisen kilpailun perusteella.

2. Kumpikin osapuoli voi vaatia syrjimättömin perustein, että sen toimivaltaisille viranomaisille ilmoitetaan kummankin osapuolen lentoliikenteen harjoittajien kyseisen osapuolen alueelta tarjoamien palvelujen lentohinnat ja kuljetusmaksut yksinkertaistetussa muodossa ja ainoastaan tiedoksi. Lentoliikenteen harjoittajia ei saa vaatia tekemään tällaista ilmoitusta ennen kuin lentohintaa tai kuljetusmaksua aletaan soveltaa.

Article 11

Fares and rates

1. The Parties shall permit fares and rates to be freely established by the air carriers of the Parties on the basis of free and fair competition.

2. Either Party may require, on a non-discriminatory basis, notification to its competent authorities of fares and rates offered for services originating from its territory by air carriers of both Parties on a simplified basis and for information purposes only. Such notification by the air carriers may be required to be made no earlier than the initial offering of a fare or a rate.

12 ARTIKLA

Tilastot

1. Osapuolet tekevät sekakomiteassa yhteistyötä, jolla helpotetaan tilastotietojen vaihtoa liittyen tämän sopimuksen mukaiseen lentoliikenteeseen.

2. Kumpikin osapuoli antaa pyynnöstä toiselle osapuolelle syrjimättömin perustein, siten kuin osapuolten kansallisissa laeissa ja määräyksissä säädetään, tämän sopimuksen

Article 12

Statistics

1. The Parties shall cooperate within the framework of the Joint Committee to facilitate the exchange of statistical information related to air transport under this Agreement.

2. Upon request, each Party shall provide the other Party with non-confidential and non-commercially sensitive available statis-

mukaista lentoliikennettä koskevat saatavilla olevat tilastotiedot, joita voidaan kohtuudella vaatia ja jotka eivät ole luottamuksellisia ja kaupallisesti arkaluonteisia.

II OSASTO SÄÄNTELY-YHTEISTYÖ 13 ARTIKLA Lentoturvallisuus

1. Osapuolet korostavat pitävänsä tärkeänä tiivistä yhteistyötä ilmailun turvallisuuden alalla. Tämän vuoksi osapuolet sitoutuvat tarvittaessa lisäämään yhteistyötä onnettomuustutkinnan, sääntelyn kehittämisen ja turvallisuustietojen vaihdon aloilla sekä osallistukseen mahdollisesti toistensa valvontatoimintaan tai yhteisen valvontatoiminnan harjoittamiseksi sekä yhteisten hankkeiden ja aloitteiden kehittämiseksi.

2. Toinen osapuoli ja sen ilmailuviranomaiset kelpuuttavat lentoliikenteen harjoittamiseen lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja lupakirjat, jotka toinen osapuoli on antanut tai hyväksynyt ja jotka ovat edelleen voimassa, jos tällaiset todistukset ja lupakirjat on annettu tai hyväksytty vähintään yleissopimuksen mukaisten kansainvälisten standardien ja suositusten sekä lennonvarmistusmenetelmien mukaisesti ja niitä noudattaen.

3. Kumpikin osapuoli voi milloin tahansa pyytää neuvonpitoa toisen sopimuspuolen noudattamista ja soveltamista ilmailun laitteistoja, ohjaamomiehistöä, ilma-aluksia ja lentotoimintaa koskevista turvallisuusstandardeista ja -vaatimuksista. Neuvonpidon on tapahduttava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnöstä.

4. Jos neuvonpitoa pyytänyt osapuoli katsoo tällaisten neuvottelujen jälkeen, että toinen osapuoli ei noudata eikä valvo tehokkaasti tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitetuilla aloilla turvallisuusstandardeja ja -vaatimuksia, jotka, jollei toisin päätetä, vastaavat vähintään yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia, toiselle osapuolelle on ilmoitettava tällaisista havainnoista.

tics related to air transport under this Agreement, as required by the respective laws and regulations of the Parties, on a non-discriminatory basis, and as may reasonably be required.

TITLE II REGULATORY COOPERATION Article 13 Aviation safety

1. The Parties reaffirm the importance of close cooperation in the field of aviation safety. In that context, the Parties shall, as appropriate, engage in further cooperation in relation to accident investigation, regulatory development, the exchange of safety information, the possible participation in each other's oversight activities or conducting joint oversight activities and the development of joint projects and initiatives.

2. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Party and still in force shall be recognised as valid by the other Party and its aeronautical authorities for the purpose of operating air services, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, as a minimum, the relevant international standards and recommended practices and procedures for air navigation services established under the Convention.

3. Each Party may request consultations at any time concerning the safety standards and requirements maintained and administered by the other Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within 30 days of the request.

4. If, following such consultations, the requesting Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in the areas referred to in paragraph 3 that, unless otherwise decided, are at least equal to the minimum standards established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings.

Toisen osapuolen on esitettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa korjaussuunnitelma, johon sisältyy täytäntöönpanon aikataulu. Osapuolten on sovittava korjaussuunnitelmasta ja sen aikataulusta ennen täytäntöönpanoa.

Jos toinen osapuoli ei toteuta asianmukaisia korjaavia toimenpiteitä kohtuullisen ajan kuluessa, pyynnön esittäneellä osapuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä toisen osapuolen turvallisuusvalvonnan alaisuuteen kuuluvalla lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaa luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaa niille ehtoja tai rajoittaa niiden soveltamista taikka muuten kieltäytyä hyväksymästä tällaisen lentoliikenteen harjoittajan toimintaa, peruuttaa toiminta kokonaan tai tilapäisesti, asettaa sille ehtoja tai rajoittaa sen harjoittamista.

5. Kumpikin osapuoli hyväksyy sen, että toisen osapuolen toimivaltaiset viranomaiset voivat tehdä mille tahansa osapuolen lentoliikenteen harjoittajan liikennöimälle tai sen puolesta liikennöidylle ilma-alukselle toisen osapuolen alueella asematasotarkastuksen tarkistaakseen ilma-aluksen ja sen miehistön jäsenten asiakirjojen voimassaolon sekä ilma-aluksen ja sen laitteiden silmämääräisesti havaittavan kunnon edellyttäen, että tällainen tarkastus ei aiheuta lentotoiminnalle kohtuutonta viivytystä.

6. Jos osapuoli asematasotarkastuksen jälkeen katsoo, että ilma-alus tai lentotoiminta ei vastaa yleissopimuksen mukaisesti vahvistettuja vähimmäisvaatimuksia ja lennonvarmistusmenetelmiä, kyseisen osapuolen on ilmoitettava ilma-aluksen käyttäjälle tällaisesta laiminlyönnistä ja pyydettyä tarvittaessa korjaavia toimia. Ilma-alusta käyttävän lentoliikenteen harjoittajan turvallisuusvalvonnasta vastaavia toisen osapuolen toimivaltaisia viranomaisia voidaan tarvittaessa pyytää hyväksymään ilma-aluksen käyttäjän toteuttamat korjaavat toimet. Tästä huolimatta kumpikin osapuoli antaa oikeuden käyttää toisen osapuolen turvallisuusvalvonnan alaisuuteen kuuluvilla ilma-alusten käyttäjille tehtyjen asematasotarkastusten tuloksia.

The other Party shall submit a corrective action plan within 30 days which will include a timeline for implementation. The corrective action plan and the corresponding timeline shall be agreed by the Parties before being implemented.

Failure by the other Party to take appropriate corrective action within a reasonable period of time shall constitute grounds for the requesting Party to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisations or technical permissions or to otherwise refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operations of an air carrier which is under the safety oversight of the other Party.

5. Each Party accepts that any aircraft operated by, or on behalf of, an air carrier of a Party may, while within the territory of the other Party, be the subject of a ramp inspection by the competent authorities of the other Party to verify the validity of the relevant aircraft documents and those of its crew members and the apparent condition of the aircraft and its equipment, provided that such examination does not cause an unreasonable delay in the operation of the aircraft.

6. If a Party, after carrying out a ramp inspection, finds that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards and procedures for air navigation services established pursuant to the Convention, that Party shall notify the aircraft operator of such lack of compliance while requesting corrective action as deemed appropriate. Whenever appropriate, the competent authorities of the other Party that are responsible for the safety oversight of the air carrier operating the aircraft may be requested to give their acceptance of the corrective action taken by the aircraft operator. Notwithstanding this, each Party will allow access to the results of ramp inspections performed on aircraft operators which are under the safety oversight of the other Party.

7. Kummallakin osapuolella on oikeus toteuttaa viipymättä toimia kuten peruuttaa kokonaan tai tilapäisesti liikennöintiluvat tai tekniset luvat tai rajoittaa niiden käyttöä taikka muutoin keskeyttää toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajan toiminta tai rajoittaa sitä, jos se katsoo, että tämä on ilmailun turvallisuudelle välittömästi aiheutuvan uhan vuoksi tarpeen. Tällaisia toimenpiteitä toteuttavan osapuolen on ilmoitettava tästä viipymättä toiselle sopimuspuolelle ja esitettävä perustelut toimenpiteilleen.

8. Tämän artiklan 4, 6 tai 7 kohdan mukaisesti toteutettujen osapuolen toimien on oltava tarpeellisia ja oikeasuhtaisia turvallisuuspuutteen korjaamiseksi, ja ne on keskeytettävä heti, kun niille ei enää ole perusteita.

7. Each Party shall have the right to take immediate action including the right to revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions or to otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of the other Party, if it concludes that it is necessary in view of an immediate threat to aviation safety. The Party taking such measures shall promptly inform the other Party, providing reasons for its action.

8. Any action by a Party in accordance with paragraph 4, 6 or 7 shall be necessary and proportionate to address a safety finding and shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

14 ARTIKLA

Ilmailun turvaaminen

1. Osapuolet korostavat sitoutumistaan ilmailun turvaamisen korkeimpien vaatimustasojen saavuttamiseen ja voivat tarvittaessa lisätä vuoropuhelua ja yhteistyötä tällä alalla.

2. Osapuolet vahvistavat toisiaan koskevat velvoitteensa, joiden mukaan ne turvaavat siviili-ilmailun laittomilta teoilta, ja erityisesti velvoitteensa, jotka perustuvat yleissopimukseen, Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitettuun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevaan yleissopimukseen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitettuun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitettuun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevaan yleissopimukseen, Montrealissa 24 päivänä helmikuuta 1988 allekirjoitettuun kansainväliseen siviili-ilmailuun käytettävillä lentoasemilla tapahtuvien laittomien väkivallanteikkojen ehkäisemistä koskevaan lisäpöytäkirjaan ja Montrealissa 1 päivänä maaliskuuta 1991 allekirjoitettuun yleissopimukseen muovaviltojen räjähteiden merkitsemisestä tunnistamista varten, siltä osin kuin

Article 14

Aviation security

1. The Parties underline their commitment to achieve the highest levels of aviation security standards and may, as appropriate, engage in further dialogue and cooperation in this field.

2. The Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the marking of plastic explosives for purpose of detection signed at Montreal on 1 March 1991, insofar as the Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security to which the Parties are parties.

osapuolet ovat näiden yleissopimusten osapuolia, sekä kaikkiin muihin siviili-ilmailun turvaamista koskeviin yleissopimuksiin ja pöytäkirjoihin, joiden osapuolia molemmat osapuolet ovat.

3. Osapuolet antavat pyynnöstä toisilleen kaiken tarpeellisen avun siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja muiden sellaisten laittomien tekojen torjumiseksi, jotka vaarantavat tällaisten ilma-alusten, niiden matkustajien ja miehistön, lentoasemien ja lennonvarmistuksen turvallisuuden, sekä kaikkien muiden siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvien uhkien torjumiseksi.

4. Osapuolet noudattavat keskinäisissä suhteissaan ICAOn vahvistamia ilmailun turvaamista koskevia standardeja ja suositeltuja menettelytapoja. Ne edellyttävät, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset käyttäjät, joiden päätoimipaikka tai vakinainen kotipaikka on niiden alueella, ja niiden alueella olevien lentoasemien pitäjät toimivat vähintään kyseisten lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

5. Osapuolet varmistavat, että niiden alueella toteutetaan tehokkaita toimenpiteitä siviili-ilmailun suojaamiseksi laittomilta teoilta, mukaan luettuna mutta ei yksinomaan matkustajien ja heidän käsimatkatavaroidensa turvatarkastaminen, ruumassa kuljetettavien matkatavaroiden turvatarkastaminen, muiden kuin matkustajien turvatarkastaminen ja -valvonta, miehistö ja heidän mukanaan olevat tavarat mukaan luettuina, rahdin, postin, lennon aikana käytettävien tarvikkeiden ja lentoasematarvikkeiden turvatarkastaminen ja -valvonta sekä kulunvalvonta lentokenttäalueelle ja turvavalvotuille alueille. Näitä toimenpiteitä on tarkistettava, jotta niissä otetaan huomioon siviili-ilmailun turvaamiseen kohdistuvat lisääntyneet uhat. Kumpikin osapuoli suostuu siihen, että toisen sopimuspuolen alueellaan edellyttämiä ilma-alusten maahanpääsyyn, liikennöintiin tai maasta poistumiseen liittyviä turvallisuusmääräyksiä on noudatettava.

6. Osapuoli voi hyväksyä alueellensa pääsyä koskevia turvatoimenpiteitä sekä tietyn turvauhkan vuoksi toteutettavia kiireellisiä toimenpiteitä ottaen huomioon huomioita molempien osapuolten suvereniteetin ja sitä

3. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to address any threat to the security of civil aviation, including the prevention of acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the international aviation security standards and appropriate recommended practices established by the ICAO. They shall require that operators of aircraft of their registries, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act, at least, in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect civil aviation against acts of unlawful interference, including, but not limited to, screening of passengers and their cabin baggage, screening of hold baggage, screening and security controls for persons other than passengers, including crew, and their items carried, screening and security controls for cargo, mail, in-flight and airport supplies, and access control to airside and security restricted areas. Those measures shall be adjusted to meet increases in the threat to the security of civil aviation. Each Party agrees that the security provisions required by the other Party relating to the admission to, operating within, or departure from its territory of aircraft must be observed.

6. With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Party may adopt security measures for entry into its territory, as well as emergency measures, in order to meet a specific security threat, which should

kunnioittaen; tällaisista toimenpiteistä on ilmoitettava toiselle osapuolelle viipymättä. Kumpikin osapuoli suhtautuu myönteisesti toisen osapuolen esittämiin pyyntöihin kohtuullisista erityisturvatoimista ja ottaa huomioon toisen osapuolen jo käyttöön ottamat turvatoimet ja toisen osapuolen esittämät näkemykset sekä mahdolliset haitalliset vaikutukset osapuolten väliseen lentoliikenteeseen. Kumpikin osapuoli ilmoittaa ennalta toiselle osapuolelle kaikista erityisturvatoimista, joita se aikoo ottaa käyttöön ja joilla voi olla merkittävä taloudellinen tai toiminnallinen vaikutus tämän sopimuksen mukaisiin lentoliikennepalveluihin, paitsi jos se ei ole kohtuudella mahdollista hätätilanteessa. Kumpi tahansa osapuoli voi tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti pyytää sekakomiteaa kokoontumaan, tarvittaessa kiireellisesti, keskustelemaan tällaisista turvatoimista.

7. Kumpikin osapuoli tunnustaa kuitenkin, ettei tämän artiklan määräyksillä rajoiteta osapuolen mahdollisuutta kieltää sellaisen lennon tai sellaisten lentojen pääsy alueelleen, jonka tai joiden se katsoo uhkaavan turvallisuuttaan.

8. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia tai miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu tai niitä uhkaa muu laitton teko, osapuolet avustavat toisiaan helpottamalla yhteydenpitoa ja toteuttamalla muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

9. Kumpikin osapuoli toteuttaa kaikki käytännössä toteutettavina pitämänsä toimenpiteet varmistaakseen, että ilma-alus, joka on otettu laittomasti haltuun tai joutunut jonkin muun laittoman teon kohteeksi ja on maassa osapuolen alueella, pidetään maassa, paitsi jos sen poistumisen salliminen on välttämätöntä ihmishenkien suojelemiseksi. Tällaisista toimenpiteistä päätetään yhteisten neuvottelujen pohjalta aina kun se on mahdollista.

10. Kun osapuolella on perusteltua syytä uskoa, että toinen osapuoli on poikennut tä-

be communicated to the other Party without delay. Each Party shall give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures, and the first Party shall take into account the security measures already applied by the other Party and any views that the other Party may offer as well as the possible adverse effects on air transport between the Parties. Except where not reasonably possible in case of emergency, each Party will inform the other Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Party may request a meeting of the Joint Committee, on an urgent basis if appropriate, to discuss such security measures, as provided for in Article 22.

7. Each Party recognises, however, that nothing in this Article limits the ability of a Party to refuse entry into its territory of any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, passengers, crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

9. Each Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Where practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the provisions of this Article, that

män artiklan määräyksistä, kyseinen osapuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja toisen osapuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnöstä tai sovitussa pidemmässä määräajassa. Ellei tyydyttävään sopimukseen päästä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa tai edellä tavoin sovitussa pidemmässä ajassa, neuvotteluja pyytäneellä osapuolella on oikeus ryhtyä toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista sen varmistamiseksi, että tämän artiklan määräyksiä noudatetaan. Häättilassa tai estääkseen sen, että tämän artiklan määräysten noudattamatta jättäminen jatkuu, osapuoli voi toteuttaa tilapäisiä toimia välittömästi.

11. Tämän artiklan mukaisesti toteutettavien toimien on oltava tarpeellisia ja oikeasuhteisia turvallisuushan torjumiseksi, ja ne on keskeytettävä, kun toinen osapuoli noudattaa tämän artiklan määräyksiä tai kun tällaiset toimet eivät ole enää tarpeen.

15 ARTIKLA **Ilmaliikenteen hallinta**

1. Osapuolet tekevät yhteistyötä lennonvarmistuspalveluja koskeissa sääntelykysymyksissä, myös niiden valvonnassa. Yhteistyössä käsitellään ilmaliikenteen hallinnan suorituskykyyn liittyviä politiikkakysymyksiä, jotta voidaan optimoida lentojen yleinen tehokkuus, vähentää kustannuksia, minimoida ympäristövaikutukset ja parantaa järjestelmien turvallisuutta ja kapasiteettia.

2. Osapuolet kannustavat toimivaltaisia viranomaisia ja lennonvarmistuspalvelun tarjoajiaan tekemään yhteistyötä yhteentöimivuuskysymyksissä jatkaakseen mahdollisuuksien mukaan osapuolten järjestelmien yhtenäistämistä, lieventääkseen ilmailun ympäristövaikutuksia ja jakaakseen tarvittessa tietoja.

3. Osapuolet edistävät lennonvarmistuspalvelun tarjoajiensa yhteistyötä lentotietojen

Party may request immediate consultations with the other Party. Such consultations shall start within 30 days of the date of receipt of such a request or such longer period as may be agreed. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days of the starting date of such consultations, or a longer period as may be agreed, shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation and technical permissions of an air carrier of the other Party to ensure compliance with the provisions of this Article. When required by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, a Party may take immediate interim action.

11. Any action taken in accordance with this Article shall be necessary and proportionate to address a security threat and shall be discontinued upon compliance by the other Party with the provisions of this Article or when such action is no longer necessary.

Article 15 **Air traffic management**

1. The Parties shall cooperate on regulatory matters concerning air navigation services, including the oversight of such services. They shall address any policy issues relating to the performance of air traffic management, with a view to optimising overall flight efficiency, reducing costs, minimising environmental impact and enhancing the safety and capacity of the systems.

2. The Parties shall encourage their competent authorities and air navigation service providers to cooperate on interoperability issues to further integrate both Parties' systems where possible, to reduce the environmental impact of aviation, and to share information where appropriate.

3. The Parties shall promote cooperation between their air navigation service provid-

vaihdossa ja liikennevirtojen koordinoimisessa lentojen tehokkuuden optimoimiseksi, jotta voidaan parantaa resurssien käyttöä ja turvata ennakoitavuus, täsmällisyys ja palvelujen jatkuvuus.

4. Osapuolet sopivat tekevänsä yhteistyötä nykyaikaistamisohjelmien alalla, mukaan lukien kehittäminen, käyttöönotto ja parhaat käytännöt taloudellista tehokkuutta varten, ilmaliikenteen hallinta ja asiaankuuluvat lentopaikkoihin liittyvät näkökohdat, sekä edistävänsä vastavuoroista osallistumista validointi- ja demonstraatiotoimiin.

16 ARTIKLA Ympäristö

1. Osapuolet katsovat, että ympäristöä on tarpeen suojella edistämällä ilmailun kestävä kehittäminen. Osapuolet aikovat yhdessä tunnistaa ilmailun ympäristövaikutuksiin liittyviä ongelmia.

2. Osapuolet toteavat, että on tärkeää toimia yhdessä, jotta voidaan tarkastella ja minimoida ilmailun ympäristövaikutukset tämän sopimuksen tavoitteet huomioon ottaen.

3. Osapuolet toteavat, että on tärkeää torjua ilmastonmuutosta ja siksi rajoittaa tai vähentää kotimaan ja kansainväliseen lentoliikenteeseen liittyviä kasvihuonekaasupäästöjä. Ne sopivat tekevänsä yhteistyötä näissä asioissa tarkoituksenaan kehittää ja ottaa käyttöön välineitä, kuten täytäntöönpanosäännöt kansainvälisen lentoliikenteen päästöhyvitysjärjestelmän (CORSIA) kehittämiseksi, sekä muissa kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen ilmailualalla liittyvissä erityisen merkittävässä näkökohdissa.

4. Osapuolet sitoutuvat vaihtamaan tietoja ja käymään säännöllistä asiantuntijakeskustelua ilmailun ympäristövaikutuksia koskevan yhteistyön lisäämiseksi muun muassa seuraavilla aloilla:

a) ympäristöä vähemmän kuormittavaa ilmailuteknologiaa koskeva tutkimus ja kehitystyö;

ers in order to exchange flight data and coordinate traffic flows to optimise flight efficiency, with a view to improving the use of resources and achieving predictability, punctuality and service continuity.

4. The Parties agree to cooperate on modernisation programmes, including development, deployment and best practices for economic efficiency, air traffic management and relevant aerodrome aspects, and to encourage cross-participation in validation and demonstration activities.

Article 16 Environment

1. The Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Parties intend to work together to identify issues related to the impacts of aviation on the environment.

2. The Parties recognise the importance of working together, to consider and minimise the effects of aviation on the environment in a manner consistent with the objectives of this Agreement.

3. The Parties recognise the importance of addressing climate change and therefore of limiting or reducing greenhouse gas (GHG) emissions associated with domestic and international air transport. They agree to cooperate on these matters, with a view to developing and implementing instruments, including implementing rules for the development of the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) and any other aspect of particular relevance to address GHG emissions in the aviation sector.

4. The Parties undertake to exchange information and have regular dialogue among experts to enhance cooperation on addressing aviation environmental impacts including:

(a) on research and development with regard to environmentally friendly aviation technology;

b) ilmaliikenteen hallintaa koskevat innovaatiot, joilla pyritään vähentämään ilmailun ympäristövaikutuksia;
 c) kestäviä vaihtoehtoisia ilmailupolttoaineita koskeva tutkimus ja kehitystyö;
 d) näkemysten vaihtaminen ilmailun ympäristövaikutuksiin liittyvistä kysymyksistä ja ilmastoon vaikuttavien ilmailun päästöjen vähentäminen; ja
 e) melun torjunta ja seuranta ilmailun ympäristövaikutusten vähentämiseksi.

5. Lisäksi osapuolet pyrkivät lisäämään yhteistyötään kansainvälisen ilmailun kasvi-
 huonekaasupäästöihin liittyvien toimenpiteiden osalta – myös rahoitusta ja teknologiaa koskevissa kysymyksissä – ympäristöön liittyviä monenvälisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan kunnioittaen.

6. Osapuolet tunnustavat tarpeen toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä lentoliikenteen ympäristövaikutusten ehkäisemiseksi tai niihin puuttumiseksi muulla tavoin, edellyttäen, että nämä toimenpiteet ovat täysin osapuolten kansainväliseen oikeuteen perustuvien oikeuksien ja velvollisuuksien mukaisia.

(b) in air traffic management innovation with a view to reducing the environmental impacts of aviation;
 (c) on research and development of sustainable alternative fuels for aviation;
 (d) on issues dealing with the environmental effects of aviation and mitigation of climate-related emissions of aviation; and

(e) in noise mitigation and monitoring, with a view to reducing the environmental impacts of aviation.

5. The Parties shall also, in compliance with their multilateral environmental rights and obligations, enhance cooperation, including financial and technological, in relation to measures aimed at addressing greenhouse gas emissions from international aviation.

6. The Parties recognise the need to take appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law.

17 ARTIKLA

Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuu

Osapuolet vahvistavat tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä Montrealissa 28 päivänä toukokuuta 1999 tehdyn yleissopimuksen (Montrealin yleissopimus) mukaiset velvollisuutensa.

Article 17

Air carrier liability

The Parties reaffirm their obligations under the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal on 28 May 1999 (the Montreal Convention).

18 ARTIKLA

Kuluttajansuoja

Osapuolet tekevät yhteistyötä suojellakseen kuluttajien etuja lentoliikenteessä. Tämän yhteistyön tavoitteena on saavuttaa korkea-tasoinen kuluttajansuoja. Tätä varten osapuolet kuulevat toisiaan sekakomiteassa kuluttajien etua koskevista asioista, myös

Article 18

Consumer protection

The Parties shall cooperate to protect the interests of consumers in air transport. The objective of this cooperation shall be to achieve a high level of consumer protection. To this end, the Parties shall consult each other in the Joint Committee on matters of consumer interest, including their planned

suunnittelemistaan toimenpiteistä, tavoitteenaan lisätä sääntelyn lähentämistä ja yhteensopivuutta siinä määrin kuin mahdollista.

19 ARTIKLA **Tietokonepohjaiset paikanvarausjärjestelmät**

1. Osapuolen alueella toimivilla tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjillä on oikeus tuoda, ylläpitää ja vapaasti tarjota tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiään matkatoimistoille tai matkailualan yrityksille, joiden pääasiallinen toiminta on matkailuun liittyvien tuotteiden jakelu toisen osapuolen alueella, mikäli kyseessä oleva tietokonepohjainen paikanvarausjärjestelmä on toisen osapuolen lakisääteisten vaatimusten mukainen.
2. Osapuolet poistavat kaikki olemassa olevat vaatimukset, jotka voivat rajoittaa osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien pääsyä toisen osapuolen markkinoille tai muuten rajoittaa kilpailua. Osapuolet pidättäytyvät hyväksymästä tällaisia vaatimuksia myöhemmin.
3. Kumpikaan osapuoli ei saa alueellaan asettaa toisen osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjille tai sallia niille asetettavan järjestelmien näytön suhteen muita vaatimuksia kuin ne, jotka se on asettanut omille tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmiensä myyjille tai muille sen markkinoilla oleville tietokonepohjaisille paikanvarausjärjestelmille. Kumpikaan osapuoli ei saa estää tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien myyjiä, heidän toimittajiansa ja tilaajiansa tekemästä matkustuspalvelutietojen vaihdosta keskenään sopimuksia, joilla helpotetaan kattavien ja puolueettomien tietojen näyttämistä kuluttajille tai puolueettomia näyttöjä koskevien lakisääteisten vaatimusten täyttämistä.
4. Toisen osapuolen mahdolliset asiaankuuluvat viranomaisvaatimukset täyttävien osapuolen tietokonepohjaisten paikanvarausjärjestelmien omistajilla ja käyttäjillä on oltava samanlaiset mahdollisuudet omistaa toisen osapuolen alueella tietokonepohjaisia paikanvarausjärjestelmiä kuin muilla kyseisen

measures, with a view to achieving increased regulatory convergence and compatibility to the extent possible.

Article 19 **Computerised reservation systems**

1. Computerised reservation system ("CRS") vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party provided that the CRS complies with any relevant regulatory requirements of the other Party.
2. The Parties shall annul any existing requirement, which could restrict free access by one Party's CRSs to the other Party's market or otherwise limit competition. The Parties shall refrain from adopting such requirements in the future.
3. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party requirements with respect to CRS displays different from those imposed on its own CRS vendors or any other CRS operating on its market. Neither Party shall prevent the conclusion of agreements between CRS vendors, their providers and their subscribers related to the exchange of travel services information which facilitate the display of comprehensive and unbiased information to consumers, or the fulfilment of regulatory requirements on neutral displays.
4. Owners and operators of CRSs of one Party that comply with the relevant regulatory requirements of the other Party, if any, shall have the same opportunity to own CRSs within the territory of the other Party as do the owners and operators of any other CRS operating in the market of that Party.

toisen osapuolen markkinoilla toimivilla omistajilla ja käyttäjillä on.

20 ARTIKLA

Sosiaaliset näkökohdat

1. Osapuolet tunnustavat, että on tärkeää tarkastella tämän sopimuksen vaikutuksia työvoimaan, työllisyyteen ja työehtoihin. Osapuolet tekevät yhteistyötä tästä sopimuksesta johtuvien työllisyyskysymysten osalta erityisesti työllisyyteen, työelämän perusoikeuksiin, työehtoihin, sosiaaliturvaan ja työmarkkinaosapuolten vuoropuheluun liittyvissä asioissa.

2. Osapuolet tunnustavat kummankin osapuolen oikeuden vahvistaa asianmukaiseksi katsomansa kotimaisen työsuojelun taso sekä hyväksyä tai muuttaa vastaavasti asiaa koskevaa lainsäädäntöään ja politiikkaansa kansainvälisten velvoitteidensa mukaisesti. Osapuolet varmistavat, etteivät niiden lainsäädännössä ja määräyksissä vahvistetut oikeudet ja periaatteet vaarannu.

3. Kumpikin osapuoli parantaa edelleen kyseistä lainsäädäntöään ja politiikkaansa kansainvälisten velvoitteidensa mukaisesti ja pyrkii tarjoamaan ja edistämään korkeatasoista työsuojelua ilmailualalla. Osapuolet tunnustavat, että työelämän perusperiaatteiden ja -oikeuksien loukkaamiseen ei voida vedota eikä sitä voida muutenkaan käyttää oikeutettuna kilpailuetuna ja ettei työnormeja saisi käyttää protektionistisiin tarkoituksiin.

4. Osapuolet toistavat sitoutuneensa kunnioittamaan, edistämään ja panemaan tehokkaasti täytäntöön ja soveltamaan työelämän perusperiaatteita ja -oikeuksia niiden velvoitteidensa mukaisesti, jotka johtuvat Kansainvälisen työjärjestön (ILO) jäsenyydestä sekä kansainvälisen työkonferenssin 86. istunnossaan vuonna 1998 hyväksymästä ILO:n julistuksesta työelämän perusperiaatteista ja -oikeuksista ja sen seurannasta.

5. Osapuolet edistävät ILO:n ihmisarvoista työtä koskevan ohjelman tavoitteita ja kansainvälisen työkonferenssin 97. istunnossaan

Article 20

Social aspects

1. The Parties recognise the importance of considering the effects of this Agreement on labour, employment and working conditions. The Parties agree to cooperate on labour matters within the scope of this Agreement, inter alia, in relation to impacts on employment, fundamental rights at work, working conditions, social protection and social dialogue.

2. The Parties recognise the right of each Party to establish its own level of domestic labour protection as it deems appropriate, and to adopt or modify accordingly its relevant laws and policies, in a manner consistent with its international obligations. The Parties shall ensure that the rights and principles contained in their respective laws and regulations are not undermined but effectively enforced.

3. Each Party shall continue to improve those laws and policies in a manner consistent with its international obligations, and shall strive towards providing and encouraging high levels of labour protection in the aviation sector. The Parties recognise that the violation of fundamental principles and rights at work cannot be invoked or otherwise used as a legitimate comparative advantage and that labour standards should not be used for protectionist purposes.

4. The Parties reaffirm their commitment, in accordance with their obligations deriving from their membership of the International Labour Organization (ILO) and the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work and its Follow-up, adopted by the International Labour Conference at its 86th Session in 1998, to respect, promote and effectively implement and apply the Fundamental Rights and Principles at Work.

5. The Parties shall promote the objectives included in the ILO Decent Work Agenda and the ILO Declaration on Social Justice for a Fair Globalization of 2008 adopted by

vuonna 2008 hyväksymän sosiaalisesti oikeudenmukaista globalisaatiota koskevan ILO:n julistuksen tavoitteita.

6. Kumpikin osapuoli pyrkii parhaansa mukaan ratifioimaan ILO:n keskeiset yleissopimukset, jos se ei ole vielä sitä tehnyt. Osapuolet harkitsevat myös muiden ILO:n yleissopimusten ratifiointia ja näin ollen vastaavien kansainvälisten työ- ja sosiaalinenormien tehokasta täytäntöönpanoa, jotka ovat merkityksellisiä siviili-ilmailun alalla, ottaen huomioon kansalliset olosuhteet.

7. Kumpikin osapuoli voi pyytää sekakomitean kokousta käsittelemään tärkeänä pitämäänsä työmarkkinakysymyksiä.

the International Labour Conference at its 97th Session.

6. Each Party undertakes to make best endeavours towards ratifying, if it has not yet done so, the fundamental ILO conventions. The Parties will also consider the ratification of other ILO conventions and consequently the effective implementation of corresponding international standards in the labour and social domain of relevance for the civil aviation sector, taking into account domestic circumstances.

7. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to address labour issues that the requesting Party identifies as significant.

III OSASTO INSTITUTIONAALISET MÄÄRÄYKSET

21 ARTIKLA

Tulkinta ja täytäntöönpano

1. Sopimuspuolet myöntävät tässä sopimuksessa määrättyt oikeudet toisilleen. Kaikki tämän sopimuksen viittaukset osapuolen lentoliikenteen harjoittajille myönnettyihin oikeuksiin on ymmärrettävä ainoastaan viittauksiksi kyseiselle osapuolelle myönnettyihin oikeuksiin. Tämän sopimuksen määräyksiä ei voida tulkita siten, että niiden tarkoituksena olisi antaa oikeuksia tai asettaa velvoitteita, joihin osapuolen kansalaiset voivat vedota suoraan toisen osapuolen tuomioistuimissa.

2. Osapuolet toteuttavat kaikki tarvittavat yleiset tai erityiset toimenpiteet tästä sopimuksesta johtuvien velvoitteiden noudattamisen varmistamiseksi.

3. Käyttäessään tämän sopimuksen mukaisia oikeuksiaan osapuolet toteuttavat asianmukaisia ja tavoitteisiinsa nähden oikeasuhteisia toimenpiteitä.

4. Osapuolten on pidättäydyttävä kaikista toimenpiteistä, jotka voivat vaarantaa tämän sopimuksen tavoitteiden saavuttamisen.

5. Kumpikin osapuoli vastaa tämän sopimuksen asianmukaisesta soveltamisesta omalla alueellaan.

TITLE III INSTITUTIONAL AND FINAL PROVISIONS

Article 21

Interpretation and implementation

1. The rights laid down in this Agreement are granted by the Parties to one another. Any reference in this Agreement to rights granted to the air carriers of a Party shall be construed only as a reference to rights granted to that Party. Nothing in this Agreement shall be construed as intended to confer rights or to impose obligations which can be directly invoked by nationals of one Party before the courts or tribunals of the other Party.

2. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or particular, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement.

3. In exercising their rights under this Agreement, the Parties shall take measures which are appropriate and proportionate to the objectives of those measures.

4. The Parties shall refrain from any measures which would jeopardise the attainment of the objectives of this Agreement.

5. Each Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement.

6. Jos jompikumpi osapuoli epäilee, että tämän sopimuksen määräyksiä on rikottu, se voi pyytää toiselta osapuolelta tietoja ja apua. Vastaanotettuaan tällaisen pyynnön toisen osapuolen on annettava kaikki tarvittavat tiedot ja apu, jollei sen sovellettavista laeista ja määräyksistä muuta johdu.

7. Tämä sopimus ei estä osapuolten toimivaltaisten viranomaisten välisiä sekakomitean ulkopuolisia neuvotteluja ja keskusteluja lentoliikenteen kehittämiseen, ilmailun turvaamiseen, turvallisuuteen, ympäristöön, sosiaalipolitiikkaan, ilmailuliikenteen hallintaan, ilmailun infrastruktuuriin, kilpailuun ja kuluttajansuojan liittyvissä asioissa. Osapuolet ilmoittavat sekakomitealle tällaisten neuvottelujen ja keskustelujen tuloksista, joilla voi olla vaikutusta tämän sopimuksen tulkintaan tai soveltamiseen.

8. Kun tässä sopimuksessa viitataan osapuolten väliseen yhteistyöhön muun muassa kaupallisten mahdollisuuksien, ilmailun turvaamisen, turvallisuuden, ympäristön, ilmailuliikenteen hallinnan ja kuluttajansuojan aloilla, osapuolet pyrkivät löytämään yhteisen perustan yhteiselle toiminnalle tämän sopimuksen kehittämiseksi edelleen ja/tai sen toiminnan parantamiseksi asianomaisilla aloilla yhteisymmärryksen pohjalta.

22 ARTIKLA Sekakomitea

1. Kummankin osapuolen edustajista muodostuva sekakomitea vastaa tämän sopimuksen hallinnoinnista ja asianmukaisesta täytäntöönpanosta.

2. Sekakomitea vahvistaa työjärjestyksensä.

3. Sekakomitea kokoontuu tarpeen mukaan ja vähintään kerran vuodessa. Kumpikin osapuoli voi milloin tahansa pyytää sekakomitean kokouksen koollekutsumista. Tällainen kokous on järjestettävä mahdollisimman pian, mutta viimeistään kahden (2) kuukauden kuluttua pyynnön esittämisestä, elleivät osapuolet toisin sovi.

6. Where either Party has concerns about possible infringement of this Agreement, it may request information and assistance from the other Party. Upon receipt of such request, the other Party shall provide all necessary information and assistance, subject to its applicable laws and regulations.

7. This Agreement shall not preclude consultations and discussions between competent authorities of the Parties outside the Joint Committee, including in the fields of air transport development, security, safety, environment, social policy, air traffic management, aviation infrastructure, competition matters and consumer protection. The Parties shall inform the Joint Committee of the outcome of such consultations and discussions which may have an impact on the interpretation or application of this Agreement.

8. Where reference is made in this Agreement to cooperation between the Parties, including but not limited to the fields of commercial opportunities, security, safety, environment, air traffic management and consumer protection, the Parties shall endeavour to find common ground for joint action to further develop this Agreement and/or improve its functioning in the areas concerned, on the basis of mutual consent.

Article 22 Joint Committee

1. A Joint Committee composed of representatives of the Parties shall be responsible for overseeing the administration of this Agreement and ensure its proper implementation.

2. The Joint Committee shall adopt its rules of procedure.

3. The Joint Committee shall meet as and when necessary and at least once a year. Any Party may at any time request the convening of a meeting of the Joint Committee. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, and not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties.

4. Tämän sopimuksen moitteettoman täytännönnäköön varmistamiseksi sekakomitea

- a) vaihtaa tietoja, mukaan lukien tiedot lentoliikennepalveluihin mahdollisesti vaikuttavista osapuolten lakien, määräysten ja politiikan muutoksista sekä lentoliikennettä koskevat tilastotiedot;
- b) antaa suosituksia ja tekee päätöksiä, jos tässä sopimuksessa nimenomaisesti niin määrätään;
- c) kehittää yhteistyötä muun muassa sääntelykysymyksissä;
- d) neuvottelee tämän sopimuksen soveltamiseen tai tulkintaan liittyvistä kysymyksistä sekä tarvittaessa lentoliikennekysymyksistä, joita käsitellään kansainvälisissä järjestöissä, kolmansien maiden kanssa ja monenvälisissä järjestelyissä, mukaan lukien mahdollisuus hyväksyä yhteinen lähestymistapa;

e) käsittelee tämän sopimuksen mahdollisia kehittämisaloja, mukaan lukien tämän sopimuksen muutoksia koskevat suositukset muiden osapuolten liittämiseksi tähän sopimukseen.

5. Sekakomitean suositukset ja päätökset hyväksytään yhteisymmärryksessä osapuolten välillä. Sekakomitean päätökset sitovat molempia osapuolia.

4. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Joint Committee shall:

- (a) exchange information, including on changes to laws, regulations and policies of the Parties which may affect air services and statistical information related to air transport;
- (b) make recommendations and take decisions where expressly provided for in this Agreement;
- (c) develop cooperation, including on regulatory matters;
- (d) hold consultations on any questions relating to the application or interpretation of this Agreement, as well as, where appropriate, on air transport issues dealt with in international organisations, in relations with third countries and in multilateral arrangements, including consideration of whether to adopt a joint approach;
- (e) consider potential areas for further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement for accession of third countries to this Agreement.

5. Recommendations and decisions of the Joint Committee shall be adopted by consensus between the Parties. Decisions taken by the Joint Committee shall be binding on the Parties.

23 ARTIKLA

Riitojen ratkaiseminen ja välimiesmenettely

1. Osapuolet voivat viedä mahdolliset tämän sopimuksen soveltamista tai tulkintaa koskevat riidat tämän artiklan mukaiseen riitojenratkaisumenettelyyn, sanotun kuitenkaan rajoittamatta tämän sopimuksen 4 artiklan soveltamista.

2. Jos osapuoli haluaa turvautua tässä artiklassa tarkoitettuun riitojenratkaisumenettelyyn, sen on ilmoitettava aikomuksestaan kirjallisesti toiselle osapuolelle ja pyydetävä sekakomitean koollekutsumista neuvotteluja varten, rajoittamatta kuitenkaan mahdollisia osapuolten aikaisempia neuvotteluja tämän sopimuksen nojalla.

Article 23

Dispute resolution and arbitration

1. Without prejudice to Article 4, any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement may be referred by the Parties to the dispute settlement mechanism provided for in this Article.

2. Without prejudice to any previous consultations between the Parties under this Agreement, where a Party wishes to have recourse to the dispute settlement mechanism provided for in this Article, it shall notify the other Party in writing of its intention and request a meeting of the Joint Committee for consultations.

3. Jos sekakomitean kokousta ei ole pidetty kahden (2) kuukauden kuluessa edellisessä kohdassa tarkoitetun pyynnön vastaanottamisesta tai osapuolten sopimaan päivään mennessä tai jos riitaa ei ole ratkaistu sekakomiteassa kuuden (6) kuukauden kuluessa mainitusta pyynnöstä, riita voidaan saattaa osapuolten suostumuksella henkilön tai elimen ratkaistavaksi. Jos osapuolet eivät pääse yhteisymmärrykseen riidan siirtämisestä henkilön tai elimen ratkaistavaksi, riita on jommankumman osapuolten pyynnöstä asetettava välimiesmenettelyyn.

4. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 2 kohdassa määrätään, jos osapuoli on ryhtynyt toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista, riita voidaan välittömästi saattaa henkilön tai elimen ratkaistavaksi tai asettaa välimiesmenettelyyn.

5. Osapuolen, jäljempänä 'menettelyn aloittava osapuoli', on tehtävä välimiesmenettelyä koskeva pyyntö kirjallisesti toiselle osapuolelle, jäljempänä 'vastauksen antava osapuoli'. Menettelyn aloittavan osapuolen on pyynnössään esitettävä ratkaistavat kysymykset, kuvattava kyseessä oleva toimenpide ja selostettava, miksi se katsoo toimenpiteen olevan ristiriidassa tämän sopimuksen määräysten kanssa.

6. Elleivät menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli muuta sovi, asian ratkaisee kolmijäseninen välityslautakunta, joka muodostetaan seuraavasti:

a) menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli nimeävät kumpikin välimiehen kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa välimiesmenettelyä koskevan pyynnön vastaanottamisesta. Näiden kahden välimiehen nimeämistä seuraavien kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli sopivat yhteisesti kolmannelle välimiehelle, joka toimii välityslautakunnan puheenjohtajana;

b) jos menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli ei nimeä välimiestä tai jos kolmatta välimiestä ei nimetä tämän

3. If the Joint Committee meeting is not held within two months of the receipt of the request referred to in paragraph 2 or by the date agreed by the Parties, or, if the dispute is not resolved by the Joint Committee within six months of the said request, the dispute may be referred to a person or body for decision by agreement of the Parties. If the Parties cannot reach mutual agreement to refer the dispute to a person or body for decision, the dispute shall, at the request of any of the Parties, be submitted to arbitration.

4. Notwithstanding paragraph 2, if a Party has taken action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier of the other Party, the dispute may be immediately referred to a person or body for decision, or submitted to arbitration.

5. The request for arbitration shall be made in writing by a Party ("initiating party") to the other Party ("responding party"). In its request, the initiating party shall present the questions to be resolved, describe the measure at issue, and explain the reasons why it considers such measure to be inconsistent with the provisions of this Agreement.

6. Unless the initiating party and the responding party otherwise agree, arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) within 60 days after the receipt of a request for arbitration, the initiating party and the responding party shall each appoint one arbitrator. Within 30 days after these two arbitrators have been appointed, the initiating party and responding party shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the tribunal;

(b) if the initiating party or the responding party fails to appoint an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with point (a), either the initiating party

kohdan a alakohdan mukaisesti, joko menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli voi pyytää ICAOn neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarpeen mukaan yhden tai useamman välimiehen kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta. Jos ICAOn neuvoston puheenjohtaja on Qatarin tai EU:n jäsenvaltion kansalainen, nimityksen tekee ICAOn neuvoston vanhin varapuheenjohtaja, joka ei ole tällä perusteella jäävi tekemään nimitystä.

7. Väilyslautakunnan asettamispäivä on päivä, jona viimeisin kolmesta välimiehestä hyväksyy nimityksensä.

8. Väilyslautakunta noudattaa työjärjestystä, jonka sekakomitea hyväksyy mahdollisimman pian, jollei tämän artiklan määräyksistä muuta johdu ja tämän sopimuksen 22 artiklan 4 kohdan b alakohdan ja 5 kohdan mukaisesti. Väilyslautakunta vahvistaa omat menettelysääntönsä siksi, kunnes sekakomitea on hyväksynyt työjärjestyksen.

9. Menettelyn aloittaneen osapuolen pyynnöstä väilyslautakunta voi ennen lopullista väilyspäätöstään antaa menettelyn aloittaneelle osapuolelle luvan väliaikaisiin korjaaviin toimenpiteisiin tai pyytää vastauksen antavalta osapuolelta väliaikaisia korjaavia toimenpiteitä.

10. Väilyslautakunnan on annettava menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalta osapuolelle viimeistään yhdeksänkymmenen (90) päivän kuluttua asettamispäivästään väliraportti, jossa esitetään selvitetty toiseikat, asiaa koskevien määräysten sovellettavuus sekä päätelmien ja annettavien suositusten perustelut. Jos väilyslautakunta katsoo, ettei tätä määräaikaa ole mahdollista noudattaa, väilyslautakunnan puheenjohtaja ilmoittaa asiasta menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalta osapuolelle kirjallisesti esittäen viivästyksen syyt sekä päivämäärän, jolloin väilyslautakunta aikoo antaa väliraporttinsa. Välimieslautakunnan on joka tapauksessa annettava väliraporttinsa viimeistään sadankahdenkymmenen (120) päivän kuluttua sen asettamispäivästä.

or the responding party may request the President of the ICAO Council to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days of receipt of that request. If the President of the ICAO Council is a national of either Qatar or an EU Member State, the most senior Vice President of the ICAO Council who is not a national of neither Qatar nor an EU Member State shall be requested to make the appointment.

7. The date of establishment of the tribunal shall be the date on which the last of the three arbitrators accepts the appointment.

8. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of procedure to be adopted by the Joint Committee at the earliest possible occasion subject to the provisions of this Article and in accordance with point (b) of Article 22(4) and Article 22(5). Until the Joint Committee has adopted the rules of procedure, the tribunal shall establish its own procedural rules.

9. At the request of the initiating party, the tribunal may, pending its final ruling, authorise the initiating party to adopt interim relief measures or ask the responding party to adopt interim relief measures.

10. The tribunal shall issue an interim report to the initiating party and the responding party setting out the findings of fact, the applicability of relevant provisions and the basic rationale behind any findings and recommendations that it makes, not later than 90 days after the date of its establishment. Where it considers that this deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the initiating party and the responding party in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to issue its interim report. Under no circumstances shall the tribunal issue the interim report later than 120 days after the date of its establishment.

11. Menettelyn aloittava osapuoli tai vastauksen antava osapuoli voi neljäntoista (14) päivän kuluessa väkiraportin antamisesta toimittaa väkilyslautakunnalle kirjallisen pyynnön tarkistaa tiettyjä väkiraportin kohtia.

Tarkasteltuaan menettelyn aloittavan osapuolen ja vastauksen antavan osapuolen väkiraportista esittämiä kirjallisia lausumia väkilyslautakunta voi muuttaa raporttiaan ja tehdä tarpeelliseksi katsomiaan lisätutkimuksia. Lopullisen väkilystuomion päätelmissä on käsiteltävä riittävästi alustavassa tutkintavaiheessa esitettyjä väitteitä ja vastattava selkeästi menettelyn aloittavan osapuolen ja vastauksen antavan osapuolen esittämiin kysymyksiin ja huomautuksiin.

12. Väkilyslautakunnan on ilmoitettava menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle lopullinen väkilyspäätöksensä sadankahdenkymmenen (120) päivän kuluessa väkilyslautakunnan asettamispäivästä. Jos väkilyslautakunta katsoo, ettei tätä määräaikaa ole mahdollista noudattaa, väkilyslautakunnan puheenjohtaja ilmoittaa asiasta menettelyn aloittavalle osapuolelle ja vastauksen antavalle osapuolelle kirjallisesti esittäen viivästykseen syyt sekä päivämäärän, jolloin väkilyslautakunta aikoo antaa väkilyspäätöksensä. Välimieslautakunnan on joka tapauksessa annettava väkilyspäätöksensä viimeistään sadanviidenkymmenen (150) päivän kuluttua sen asettamispäivästä.

13. Jos osapuoli on ryhtynyt toimiin kieltäytyäkseen myöntämästä toisen osapuolen lentoliikenteen harjoittajalle liikennöintilupaa tai teknisiä lupia, peruuttaakseen luvat kokonaan tai tilapäisesti, asettaakseen niille ehtoja tai rajoittaakseen niiden soveltamista taikka jos välimieslautakunta menettelyn aloittaneen osapuolen tai vastauksen antavan osapuolen pyynnöstä määrää asian kiireelliseksi, sovellettavat tämän artiklan 10, 11 ja 12 kohdassa mainitut määräajat puolitetaan.

14. Menettelyn aloittava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli voivat toimittaa lopullisen väkilyspäätöksen selventämistä koskevia pyyntöjä kymmenen (10) päivän kuluessa päätöksen antamisesta, ja mahdolliset selvennykset on annettava viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisen pyynnön esittämisestä.

11. The initiating party or the responding party may submit a written request to the tribunal to review specific aspects of the interim report within 14 days of its issuance. After considering any written comments by the initiating party and the responding party on the interim report, the tribunal may modify its report and make any further examination it considers appropriate. The findings of the tribunal's final ruling shall include a sufficient discussion of the arguments made at the interim review stage, and shall clearly answer the questions and observations of the initiating party and the responding party.

12. The tribunal shall issue its final ruling to the initiating party and the responding party within 120 days of the date of its establishment. Where it considers that that deadline cannot be met, the President of the tribunal shall notify the initiating party and the responding party in writing, stating the reasons for the delay and the date on which the tribunal plans to issue its ruling. Under no circumstances shall the tribunal issue its ruling later than 150 days after the date of its establishment.

13. If a Party has taken action to refuse, revoke, suspend, impose conditions on or limit the operating authorisation or technical permissions of an air carrier of the other Party, or, upon request by the initiating party or responding party, if the tribunal rules that the case is urgent, the respective timelines stated in paragraphs 10, 11 and 12 shall be halved.

14. The initiating party and the responding party may submit requests for clarification of the tribunal's final ruling within 10 days of its issuance and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

15. Jos välityslautakunta toteaa, että tätä sopimusta on rikottu eikä rikkomuksen tehnyt osapuoli noudata välityslautakunnan lopullista päätöstä tai ei löydä toisen osapuolen kanssa molempia tyydyttävää ratkaisua kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun välityslautakunta on antanut lopullisen päätöksensä, toinen osapuoli voi keskeyttää tästä sopimuksesta johtuvien vastaavien etujen soveltamisen, kunnes sopimusta rikkova osapuoli noudattaa välityslautakunnan lopullista välityspäätöstä tai menettelyn aloitettava osapuoli ja vastauksen antava osapuoli ovat löytäneet molempia tyydyttävän ratkaisun.

16. Kumpikin osapuoli vastaa nimeämänsä välimiehen kustannuksista. Muut välityslautakunnan kustannukset jaetaan tasan osapuolten kesken.

24 ARTIKLA

Suhde muihin sopimuksiin

1. Tällä sopimuksella keskeytetään sellaisten aikaisempien sopimusten ja järjestelyjen soveltaminen osapuolten välillä, joiden kohde on sama, ellei tämän artiklan 2 ja 7 kohdasta muuta johdu, paitsi jos tämä sopimus irtisanotaan.

2. EU:n jäsenvaltion ja Qatarin välisen aikaisemman lentoliikennesopimuksen tai järjestelyn määräyksiä, jotka koskevat tämän sopimuksen 2, 3, 8 ja 11 artiklan soveltamisalaan kuuluvia asioita, sovelletaan edelleen osana tätä sopimusta, jos ne ovat asianomaisten lentoliikenteen harjoittajien kannalta edullisempia ja/tai joustavampia. Kaikki oikeudet ja edut, jotka kyseisten määräysten mukaisesti kuuluvat asianomaisen EU:n jäsenvaltion lentoliikenteen harjoittajille, kuuluvat kaikille Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajille.

3. Edellistä kohtaa sovellettaessa mahdolliset osapuolten väliset riidat siitä, ovatko osapuolten välisten aikaisempien sopimusten tai järjestelyjen mukaiset määräykset tai kohtelu edullisempia ja/tai joustavampia, ratkaistaan tämän sopimuksen 23 artiklan mukaisessa riitojenratkaisumenettelyssä.

15. If the tribunal determines that there has been a violation of this Agreement and the responsible Party does not comply with the tribunal's final ruling, or does not reach agreement with the other Party on a mutually satisfactory resolution within 60 days after the issuance of the tribunal's final ruling, the other Party may suspend the application of comparable benefits arising under this Agreement until such time as the responsible Party complies with the tribunal's final ruling or the initiating party and responding party have reached agreement on a mutually satisfactory resolution.

16. Each Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally between the Parties.

Article 24

Relationship to other agreements

1. This Agreement shall suspend earlier agreements and arrangements on the same subject matter between the Parties subject to paragraphs 2 and 7 unless this Agreement is terminated.

2. Provisions in an earlier air services agreement or arrangement between an EU Member State and Qatar concerning the issues covered under Articles 2, 3, 8, and 11 of this Agreement shall continue to apply as a matter of this Agreement where they are more favourable and/or flexible for the air carriers concerned. All rights and benefits enjoyed by the air carriers of the EU Member State concerned in accordance with those provisions shall accrue to all carriers of the Union.

3. For the purposes of paragraph 2, any dispute between the Parties as to whether the provisions or treatments under earlier agreements or arrangements between the Parties are more favourable and/or flexible shall be settled in the framework of the dispute settlement mechanism provided in Article 23.

4. Mahdollisiin uusiin liikenneoikeuksiin, joita Qatar voi myöntää EU:n jäsenvaltiolle tai EU:n jäsenvaltio Qatarille tämän sopimuksen voimaantulon jälkeen, sovelletaan tätä sopimusta, eikä niillä saa aiheuttaa syrjintää Euroopan unionin lentoliikenteen harjoittajien välillä. Näistä järjestelyistä on ilmoitettava viipymättä sekakomitealle.

5. Sekakomitea laatii luettelon tämän artiklan 2 ja 4 kohdassa tarkoitetuista liikenneoikeuksista koskevista määräyksistä ja järjestelyistä ja pitää sen ajan tasalla.

6. Jos osapuolet liittyvät johonkin monenväliseen sopimukseen tai hyväksyvät ICAOn lentoliikenteen alalla tekemän päätöksen, joka koskee tämän sopimuksen soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä, niiden on otettava asia esille tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisessa sekakomiteassa sen selvittämiseksi, olisiko tätä sopimusta tarkistettava tällaisten muutosten huomioon ottamiseksi.

7. Mikään tässä sopimuksessa ei vaikuta EU:n jäsenvaltioiden ja Qatarin nykyisten ja tulevien sopimusten pätevyyyteen ja soveltamiseen niiden suvereniteettiin kuuluvien alueiden osalta, jotka eivät kuulu tämän sopimuksen 1 artiklassa tarkoitetun ”alueen” määritelmän piiriin.

4. Any additional traffic rights that might be granted to an EU Member State by Qatar, or vice versa, after the date of entry into force of this Agreement, shall be subject to this Agreement and shall not discriminate between air carriers of the Union. These arrangements shall be notified to the Joint Committee forthwith.

5. The Joint Committee shall draw up and keep up to date an informative list of the provisions and arrangements on traffic rights referred to in paragraphs 2 and 4.

6. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by the ICAO in the field of air transport, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

7. Nothing in this Agreement shall affect the validity and application of existing and future agreements between the EU Member States and Qatar as regards territories under their respective sovereignty which are not encompassed within the definition of "territory" in Article 1 of this Agreement.

25 ARTIKLA Muutokset

Osapuolet voivat päättää tämän sopimuksen muutoksista tämän sopimuksen 22 artiklan mukaisesti pidettyjen neuvottelujen perusteella. Muutokset tulevat voimaan tämän sopimuksen 29 artiklassa määrätyn ehdoin.

Article 25 Amendments

Any amendment to this Agreement may be agreed by the Parties pursuant to consultations held in accordance with Article 22. Amendments shall come into force in accordance with the terms set out in Article 29.

26 ARTIKLA Euroopan unionin uusien jäsenvaltioiden liittyminen

1. Tämä sopimus on avoinna liittymistä varten valtioille, joista on tullut EU:n jäsenvaltioita sopimuksen allekirjoittamispäivän jälkeen.

Article 26 Accession by new Member States of the Union

1. This Agreement shall be open for accession by States which have become EU Member States after the date of signature of this Agreement.

2. Tällaisessa tapauksessa kyseisen Euroopan unionin jäsenvaltion liittyminen sopimukseen tapahtuu tallettamalla liittymiskirja Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin huostaan, joka ilmoittaa Qatarille liittymiskirjan tallettamisesta ja talletuspäivästä. Kyseisen Euroopan unionin jäsenvaltion liittyminen tulee voimaan kolmantenakymmenentenä päivänä siitä päivästä, jona liittymiskirja on talletettu.

3. Tämän sopimuksen 24 artiklan 1, 2, 3 ja 7 kohtaa sovelletaan soveltuvin osin sopimukseen ja järjestelyihin, jotka ovat voimassa silloin, kun Euroopan unionin jäsenvaltio liittyy sopimukseen.

27 ARTIKLA

Irtisanominen

Kumpi tahansa osapuoli voi milloin tahansa ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle osapuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus. Ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti ICAO:lle ja YK:n pääsihteeristölle. Tämän sopimuksen voimassaolo lakkaa keskiyöllä (GMT) sen kansainvälisen ilmakuljetusliiton (IATA) liikennekauden päättyessä, joka oli käynnissä yhden (1) vuoden kuluttua sopimuksen irtisanomista koskevan kirjallisen ilmoituksen päiväyksestä, jollei irtisanomisilmoitusta peruuteta osapuolten sopimuksella ennen mainitun ajanjakson päättymistä.

28 ARTIKLA

Sopimuksen rekisteröinti

Tämä sopimus ja sen muutokset rekisteröidään ICAO:ssa yleissopimuksen 83 artiklan mukaisesti ja YK:n pääsihteeristössä YK:n peruskirjan 102 artiklan mukaisesti.

29 ARTIKLA

Voimaantulo, väliaikainen soveltaminen ja tallettaja

2. In such a case, the accession of that Member State of the Union to this Agreement shall be effected by the deposit of an instrument of accession with the Secretary-General of the Council of the European Union, who shall notify Qatar of the deposit of the instrument of accession and the date thereof. The accession of that Member State of the Union shall take effect as from the 30th day following the date of the deposit of the instrument of accession.

3. Article 24(1), (2), (3) and (7) of this Agreement shall apply mutatis mutandis to existing agreements and arrangements which are in place at the time of accession of an EU Member State to the Agreement.

Article 27

Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing, through diplomatic channels, to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the ICAO and to the United Nations Secretariat. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the International Air Transport Association (IATA) traffic season in effect one year following the date of written notice of termination, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 28

Registration of the Agreement

This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the ICAO, in accordance with Article 83 of the Convention, and with the United Nations Secretariat, in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 29

Entry into force, provisional application and depositary

1. Tämä sopimus tulee voimaan sitä päivää seuraavan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä, jona osapuolet ovat ilmoittaneet toisilleen tätä tarkoitusta varten tarvittavien oikeudellisten menettelyjen saattamisesta päätökseen.

2. Edellä olevan 1 kohdan soveltamiseksi Qatar tekee ilmoituksen Euroopan unionin neuvoston pääsihteerille ja Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin tekee ilmoituksen Qatarille diplomaattikanavien kautta.

3. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määrätään, osapuolet soveltavat tätä sopimusta väliaikaisesti, sovellettavien sisäisten menettelyjensä ja/tai kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti, tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä.

4. Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin toimii tämän sopimuksen tallettajana.

30 ARTIKLA

Todistusvoimaiset tekstit

Tämä sopimus tehdään kahtena kappaleena bulgarian, englannin, espanjan, hollannin, iirien, italian, kreikan, kroaatin, latvian, liettuan, maltan, portugalin, puolan, ranskan, romanian, ruotsin, saksan, slovakian, sloveenin, suomen, tanskan, tšekin, unkarin, viron ja serbian kielellä, ja kaikki tekstit ovat yhtä todistusvoimaisia.

Jos kielitoisintojen välillä on eroavaisuuksia, sekakomitea päättää käytettävän tekstin kielestä.

TÄMÄN VAKUUDEKSI tätä varten alla mainitut asianmukaisesti valtuutetut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen. Tehty Luxemburgissa 18 päivänä lokakuuta vuonna 2021.

1. This Agreement shall enter into force on the first day of the second month following that in which the Parties have notified each other of the completion of their respective internal procedures necessary for the entry into force of this Agreement.

2. For the purposes of paragraph 1, Qatar shall deliver its notification to the Secretary-General of the Council of the European Union, and the Secretary-General of the Council of the European Union shall deliver to Qatar the notification from the Union and the Members States, through diplomatic channels.

3. Notwithstanding paragraph 1, the Parties shall provisionally apply this Agreement in accordance with their internal procedures and/or domestic legislation, as applicable, from the date of signature of this Agreement.

4. The Secretary-General of the Council of the European Union shall act as the depositary of this Agreement.

Article 30

Authentic texts

This Agreement shall be drawn up in duplicate in the Bulgarian, Croatian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Irish, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovenian, Spanish, Swedish and Arabic languages, each text being equally authentic.

In the event of any divergence between language versions, the Joint Committee shall decide on the language of the text to be used.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, duly authorised to this effect, have signed this Agreement. Done at Luxembourg on the eighteenth day of October in the year two thousand and twenty one.

Muut liitteet
Liite I - II
Annex I - II

LIITE 1

SIIRTYMÄMÄÄRÄYKSET

1. Sen estämättä, mitä tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdassa määrätään, kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksien käyttöön matkustaja-, yhdistelmä- ja rahtiliikenteessä ja viidennen vapauden liikenneoikeuksien käyttöön rahtikuljetuksissa tietyillä reiteillä sovelletaan tämän liitteen siirtymämääräyksiä.

2. Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Belgiassa, Saksassa, Ranskassa, Italiassa ja Alankomaissa sijaitsevien paikkojen väliset kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeudet vapautetaan asteittain jäljempänä olevan 4–8 kohdan mukaisesti.

3. Viidennen vapauden liikenneoikeuksia rahtikuljetuksiin lisätään vaiheittain jäljempänä olevan 9 kohdan mukaisesti siten, että siirtymäkauden lopussa oikeudet on sovittuihin seitsemään (7) vuoroon viikossa.

4. Edellä 2 kohdassa mainittuihin EU:n jäsenvaltioihin ja näistä jäsenvaltioista liikennöitävissä palveluissa osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen oikeus kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksiin 7 ja 8 kohdan taulukoissa esitetyin viikoittaisin vuoroin ("Perustaso") kulloisillakin reiteillä.

5. Edellä 2 kohdassa mainittuihin EU:n jäsenvaltioihin ja näistä jäsenvaltioista liikennöitävien palvelujen vuoroja lisätään vaiheittain jäljempänä 7 ja 8 kohdan taulukoissa esitetysti. "Vaihe 1" tulee voimaan IATA:n talvikauden 2020–2021 ensimmäisenä päivänä ja seuraavat vaiheet ("Vaiheet 2–5") vastaavasti IATA:n talvikausien 2021–2022, 2022–2023, 2023–2024 ja 2024–2025 ensimmäisenä päivänä.

6. Kunkin osapuolen lentoliikenteen harjoittajilla on IATA:n talvikauden 2024–2025 ensimmäisestä päivästä alkaen ("Vaihe 5") oikeus käyttää tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdassa myönnettyjä kolmannen ja neljännen vapauden liikenneoikeuksia ilman reitti-, kapasiteetti- ja/tai vuororajoituksia Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja kaikissa EU:n jäsenvaltioissa sijaitsevien paikkojen välillä.

7. Kolmannen ja neljännen vapauden mukaisessa matkustaja- ja yhdistelmäliikenteessä osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä seuraava määrä viikoittaisia vuoroja:

a. Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Belgiassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

HE 24/2022 vp

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	14	19	24	29	34	Rajoittamaton

b. Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Ranskassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar-Pariisi	21	21	21	21	21	Rajoittamaton
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar-Nizza	7	10	14	17	21	Rajoittamaton
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar-Lyon	7	10	14	17	21	Rajoittamaton
Kaikkiin muihin paikkoihin / kaikista muista paikoista	7	10	14	17	21	Rajoittamaton

c. Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Saksassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar-Frankfurt	14	18	21	24	28	Rajoittamaton
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar-München	14	18	21	24	28	Rajoittamaton
Kaikkiin muihin paikkoihin / kaikista muista paikoista	7	11	14	17	21	Rajoittamaton

d.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Italiassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	81	84	84	89	92	Rajoittamaton

e.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Alankomaissa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista Qatar–Amsterdam	10	12	14	14	17	Rajoittamaton
Kaikkiin muihin paikkoihin / kaikista muista paikoista	7	7	14	17	21	Rajoittamaton

8.Kolmannen ja neljännen vapauden mukaisissa rahtikuljetuksissa osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on oikeus liikennöidä seuraava määrä viikoittaisia vuoroja:

a.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Belgiassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	35	39	42	45	49	Rajoittamaton

b.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Ranskassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	7	10	14	17	21	Rajoittamaton

c.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Saksassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	10	14	14	17	21	Rajoittamaton

d.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Italiassa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	19	21	21	24	28	Rajoittamaton

e.Qatarissa sijaitsevien paikkojen ja Alankomaissa sijaitsevien paikkojen välillä ja päinvastoin

Reitit	Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4	Vaihe 5
Kaikkiin paikkoihin / kaikista paikoista	10	14	14	17	21	Rajoittamaton

9.Viidennen vapauden mukaisissa rahtikuljetuksissa osapuolten lentoliikenteen harjoittajilla on tämän sopimuksen allekirjoituspäivästä alkaen tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määritellyt liikenneoikeudet kolmella (3) viikoittaisella vuorolla ("Perustaso") kunkin EU:n jäsenvaltion ja Qatarin välillä. Liikenneoikeuksia lisätään vaiheittain jäljempänä olevan taulukon mukaisesti siten, että viime vaiheessa oikeudet on yhteensä seitsemään (7) vuoroon viikossa. "Vaihe 1" tulee voimaan IATA:n talvikauden 2020–2021 ensimmäisenä päivänä ja seuraavat vaiheet ("Vaiheet 2–4") vastaavasti IATA:n talvikausien 2021–2022, 2022–2023 ja 2023–2024 ensimmäisenä päivänä.

Perustaso	Vaihe 1	Vaihe 2	Vaihe 3	Vaihe 4
3	4	5	6	7

10.Jos rahtikuljetuksiin ennen tämän sopimuksen allekirjoittamista myönnettyjen viidennen vapauden liikenneoikeuksien maantieteellinen kattavuus poikkeaa tämän sopimuksen 2 artiklan 2

kohdan c alakohdassa määritetystä, kyseistä maantieteellistä kattavuutta voidaan tämän sopimuksen 24 artiklan 2 kohdan mukaisesti edelleen käyttää tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdassa määritetyn maantieteellisen kattavuuden sijaan niiden vuorojen osalta, joihin oikeudet on myönnetty ennen tämän sopimuksen allekirjoittamista.

LIITE 2

VIIDENNEN VAPAUDEN LIIKENNEOIKEUKSIEN MAANTIETEELLINEN SOVELLETTAVUUS RAHTIKULJETUKSISSA

OSA 1

Maantieteellinen soveltamisala tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdan i alakohdan b alakohdan soveltamiseksi: koko Pohjois- ja Etelä-Amerikan manner ja siihen kuuluvat saaret, Bermuda, osa Karibian saarista, Havaijin saaret (ml. Midway ja Palmyra). Sopimuksen allekirjoittamisen ajankohtana siihen kuuluvat

Pohjois-Amerikka

Kanada, Yhdysvallat, Meksiko

Karibian saaret ja Bermuda

Anguilla, Antigua ja Barbuda, Bahama, Barbados, Bermuda, Caymansaaret, Kuuba, Dominica, Dominikaaninen tasavalta, Grenada, Haiti, Jamaika, Montserrat, Saint Kitts ja Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent ja Grenadiinit, Trinidad ja Tobago, Turks- ja Caicossaaret, Brittiläiset Neitsytsaaret

Keski-Amerikka

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama

Etelä-Amerikka

Argentiina, Bolivia, Brasilia, Chile, Kolumbia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela

OSA 2

Maantieteellinen soveltamisala tämän sopimuksen 2 artiklan 2 kohdan c alakohdan ii alakohdan b alakohdan soveltamiseksi: koko Aasia Iranista itään, mukaan lukien Iran, sekä siihen kuuluvat saaret, Australia, Uusi-Seelanti ja niille kuuluvat saaret sekä eräät Tyynenmeren saaret. Sopimuksen allekirjoittamisen ajankohtana siihen kuuluvat:

Etelä-Aasia

Afganistan, Bangladesh, Bhutan, Intia (ml. Andamaanit), Malediivit, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Keski-Aasia

Kazakstan, Kirgisia, Mongolia, Venäjä, Tadžikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

Itä-Aasia

Kiina, Hongkongin erityishallintoalue, Japani, Pohjois-Korea, Etelä-Korea, Macaon erityishallintoalue, Taiwan

Kaakkois-Aasia

Brunei Darussalam, Kambodža, Indonesia, Laos, Malesia, Myanmar/Burma, Papua-Uusi-Guinea, Filippiinit, Singapore, Thaimaa, Vietnam.

Aasia, Tyynenmeren alue

Amerikan Samoa, Australia, Joulusaari, Kookossaaret, Cookinsaaret, Fidži, Guam, Kiribati, Marshallinsaaret, Mikronesia, Nauru, Uusi-Seelanti, Niue, Norfolkinsaari, Pohjois-Mariaanit, Palau, Samoa, Salomonsaaret, Tonga, Tuvalu, Vanuatu.

ANNEX 1

TRANSITIONAL PROVISIONS

1. Notwithstanding Article 2 (2) of this Agreement, the exercise of third and fourth freedom traffic rights for passenger, combination and all-cargo services and of fifth freedom traffic rights for all-cargo services on the specified routes shall be subject to the transitional provisions of this Annex.
2. Third and fourth freedom traffic rights between points in Qatar and points in Belgium, Germany, France, Italy and the Netherlands shall be gradually liberalised in accordance with paragraphs 4 to 8.
3. The fifth freedom traffic rights for all-cargo services shall be gradually increased in accordance with paragraph 9 to reach the agreed frequency entitlement of seven weekly frequencies at the end of the transitional period.
4. For services to/from the EU Member States referred to in paragraph 2, air carriers of the Parties shall be entitled, from the date of signature of this Agreement, to exercise third and fourth freedom traffic rights according to the weekly frequency entitlements referred to as "Baseline" in the tables in paragraphs 7 and 8, and the routes pertaining to them.
5. The frequency entitlements for services to/from the EU Member States referred to in paragraph 2 shall be subject to the steps provided for in the tables in paragraphs 7 and 8. Step 1 shall take effect on the first day of the IATA Winter Season 2020/2021 with subsequent steps (Steps 2 to 5) on the respective first day of the IATA Winter Seasons 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 and 2024/2025.
6. From the first day of the IATA Winter Season 2024/2025 onwards (Step 5), the air carriers of each Party shall be entitled to exercise the third and fourth freedom traffic rights granted in point (c) of Article 2(2) of this Agreement without route, capacity and/or frequency limitations between points in Qatar and points in all EU Member States.
7. For passenger and combination third and fourth freedom services, the air carriers of the Parties shall be entitled to operate the following number of weekly frequencies:

(a) Between points in Qatar and points in Belgium and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	14	19	24	29	34	Unrestricted

HE 24/2022 vp

(b) Between points in Qatar and points in Germany and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points in Qatar and Frankfurt	14	18	21	24	28	Unrestricted
To/from all points in Qatar and Munich	14	18	21	24	28	Unrestricted
To/from each of all other points	7	11	14	17	21	Unrestricted

(c) Between points in Qatar and points in France and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points in Qatar and Paris	21	24	27	30	33	Unrestricted
To/from all points in Qatar and Nice	7	10	14	17	21	Unrestricted
To/from all points in Qatar and Lyon	7	10	14	17	21	Unrestricted
To/from each of all other points	7	10	14	17	21	Unrestricted

(d) Between points in Qatar and points in Italy and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	81	84	84	89	92	Unrestricted

(e) Between points in Qatar and points in the Netherlands and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
--------	----------	--------	--------	--------	--------	--------

To/from all points in Qatar and Amsterdam	10	12	14	14	17	Unrestricted
To/from each of all other points	7	7	14	17	21	Unrestricted

8. For all-cargo third and fourth freedom services, the air carriers of the Parties shall be entitled to operate the following number of weekly frequencies:

(a) Between points in Qatar and points in Belgium and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	35	39	42	45	49	Unrestricted

(b) Between points in Qatar and points in Germany and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	10	14	14	17	21	Unrestricted

(c) Between points in Qatar and points in France and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	7	10	14	17	21	Unrestricted

(d) Between points in Qatar and points in Italy and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	19	21	21	24	28	Unrestricted

(e) Between points in Qatar and points in the Netherlands and vice versa

Routes	Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
To/from all points	10	14	14	17	21	Unrestricted

9. For all-cargo fifth freedom services, the air carriers of the Parties shall be entitled, from the date of signature of this Agreement, to operate the rights specified in point (c) of Article 2(2) of this Agreement on three weekly frequencies ("Baseline") between each EU Member State and Qatar. This frequency entitlement shall be subject to the steps provided for in the table below, to reach a final frequency entitlement of seven weekly frequencies in total. Step 1 shall take effect on the first day of the IATA Winter Season 2020/2021 with subsequent steps (Steps 2 to 4) on the respective first day of the IATA Winter Seasons 2021/2022, 2022/2023 and 2023/2024.

Baseline	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4
3	4	5	6	7

10. In accordance with Article 24(2) of this Agreement, where fifth freedom traffic rights for all-cargo services granted prior to the signature of the Agreement have a different geographical coverage to that set out in point (c) of Article 2(2) of this Agreement, this geographical coverage can continue to be used instead of the geographical coverage provided for in point (c) of Article 2(2) of this Agreement for those frequency entitlements granted prior to the signature of this Agreement.

ANNEX 2

GEOGRAPHIC APPLICABILITY FOR FIFTH FREEDOM TRAFFIC RIGHTS FOR ALL-CARGO SERVICES

Section 1

The geographical scope for the application of point (c)(i)(B) of Article 2(2) of this Agreement shall encompass all of the North and South American continents and the islands adjacent thereto, Bermuda, some of the islands of the Caribbean Sea, the Hawaiian Islands (including Midway and Palmyra). At the time of signature of this Agreement this includes:

North America

Canada, United States, Mexico

Caribbean Islands and Bermuda

Anguilla, Antigua and Barbuda, Bahamas, Barbados, Bermuda, Cayman Islands, Cuba, Dominica, Dominican Republic, Grenada, Haiti, Jamaica, Montserrat, St. Kitts-Nevis, Saint Lucia, St. Vincent and the Grenadines, Trinidad and Tobago, Turks and Caicos Islands, Virgin Islands (British)

Central America

Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panama

South America

Argentina, Bolivia, Brazil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Paraguay, Peru, Suriname, Uruguay, Venezuela

Section 2

The geographical scope for the application of point (c)(ii)(B) of Article 2(2) of this Agreement shall encompass all of Asia lying east of and including Iran, and the islands adjacent thereto, Australia, New Zealand and the islands adjacent thereto, and some of the islands of the Pacific Ocean. At the time of signature of this Agreement this includes:

South Asia

Afghanistan, Bangladesh, Bhutan, India (including Andaman Islands), Maldives, Nepal, Pakistan, Sri Lanka

Central Asia

Kazakhstan, Kyrgyzstan, Mongolia, Russia, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

East Asia

China, Hong Kong SAR, Japan, North Korea, South Korea, Macau SAR, Taiwan

South East Asia

Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar/Burma, Papua New Guinea, Philippines, Singapore, Thailand, Vietnam

Asia Pacific

American Samoa, Australia, Christmas Island, Cocos (Keeling) Islands, Cook Islands, Fiji, Guam, Kiribati, Marshall Islands, Micronesia, Nauru, New Zealand, Niue, Norfolk Island, Northern Mariana Islands, Palau, Samoa, Solomon Islands, Tonga, Tuvalu, Vanuatu Islands